

Liaison entre l'ouest de Bordeaux Métropole et Lacanau

Océan
Lacanau

Vic-Taxi Lacanau
Trans vic
Tel 07 78 19 25 38
24h/24 forfait fixe

Informations

Des gestes simples pour le bien-être de tous

Étude d'opportunité

08 / 2025



À retenir

Port en fond d'estuaire, la métropole bordelaise entretient un lien singulier avec son littoral. Historiquement reliée par le fer à Soulac et à la Pointe de Grave au nord, et à Arcachon et au Bassin au sud, c'est pourtant à Lacanau que se trouve le littoral le plus proche de la métropole, et où, principalement exploitée pour la sylviculture, la ligne de chemin de fer a disparu en 1978 et a laissé la place à une piste cyclable.

Face à des difficultés grandissantes pour se déplacer, le sujet d'une nouvelle liaison en transports entre la métropole et Lacanau est apparu dans le débat public ces dernières années. L'objectivation des pratiques actuelles de déplacements et les perspectives d'évolution de ce territoire permettent d'apporter un éclairage à cette réflexion.

Un corridor en développement

La croissance démographique de ce corridor est importante (+ 20 % en dix ans). Lacanau émerge aujourd'hui comme une station balnéaire qui vit toute l'année, tandis que Salaunes et Sainte-Hélène accueillent de nombreux emplois. Des projets de revitalisation et de développement sont engagés, et ce développement du territoire, tant économique que démographique, est amené à se poursuivre.

Les données de téléphonie mobile permettent d'observer que ce sont 13 400 déplacements quotidiens qui ont lieu chaque jour entre la métropole et le corridor allant de Salaunes à Lacanau ; 10 000 en basse-saison et jusqu'à 25 000 lors des week-ends de juin et septembre. Une part importante de ces flux (4 000 à 5 000 déplacements quotidiens) est stable toute l'année et concentrée dans la partie centrale de ce corridor : entre l'ouest de la métropole et les communes de Salaunes et Sainte-Hélène.

Un potentiel de développement des transports collectifs

Ce niveau d'échange et la typologie des besoins - domicile-travail dans les deux sens, accès au littoral, déplacements du quotidiens (achats, scolaires vers le lycée Sud-Médoc, etc.) - tend à indiquer que l'offre sur le corridor pourrait être adaptée par rapport au niveau actuel.

Environ 1 000 voyages quotidiens (entre 800 en basse-saison et 2 000 lors des pics les week-ends de juin et septembre) pourraient être captés par une offre en transports collectifs ré-évaluée, dans une hypothèse ambitieuse de 7 % de part modale.

Un renforcement de l'offre routière ?

Pour autant, ces volumes de voyages captables sont très inférieurs à ce qui est observé sur d'autres corridors français ou européens où ont été mis en place des solutions type tram-train ou train-léger, comme Nantes, Mulhouse ou Cadix (entre 4 000 et 8 000 voyages par jour).

Dans le cas où une décision de renforcer l'offre sur ce corridor serait prise, l'analyse des flux et des potentiels captables plaide plutôt pour approfondir l'étude d'un renforcement de l'offre routière. Cela semble plus approprié, au regard notamment de l'inadéquation entre le besoin et l'investissement que nécessiterait la construction d'une ligne ferroviaire (entre 400 et 600 millions d'euros).

Dans un contexte de congestion fréquente et en augmentation sur le corridor, un mode ferroviaire a certainement un avantage d'image, mais aussi un avantage plus concret en matière de temps de parcours et de fiabilité de celui-ci. Cependant une offre routière renforcée serait plus flexible et pourrait être compétitive si des investissements pour fiabiliser les temps de parcours étaient réalisés.

SOMMAIRE

PARTIE 1

HIER : UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE BORDEAUX ET LACANAU P.5

PARTIE 2

AUJOURD'HUI : CONTEXTE, OFFRE ET USAGES p.9

Caractéristiques du territoire étudié p.10

Les pratiques de déplacement p.16

L'offre et l'usage des infrastructures de transport p.24

PARTIE 3

DEMAIN : QUELLES OPPORTUNITÉS D'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS p.31

Où va ce territoire ? p.32

La mobilité agglomération - littoral dans d'autres territoires p.38

Estimation des potentiels capables p.48

Quelle adéquation des besoins avec une évolution de l'offre vers un mode lourd type tram-train ? p.49

ANNEXES

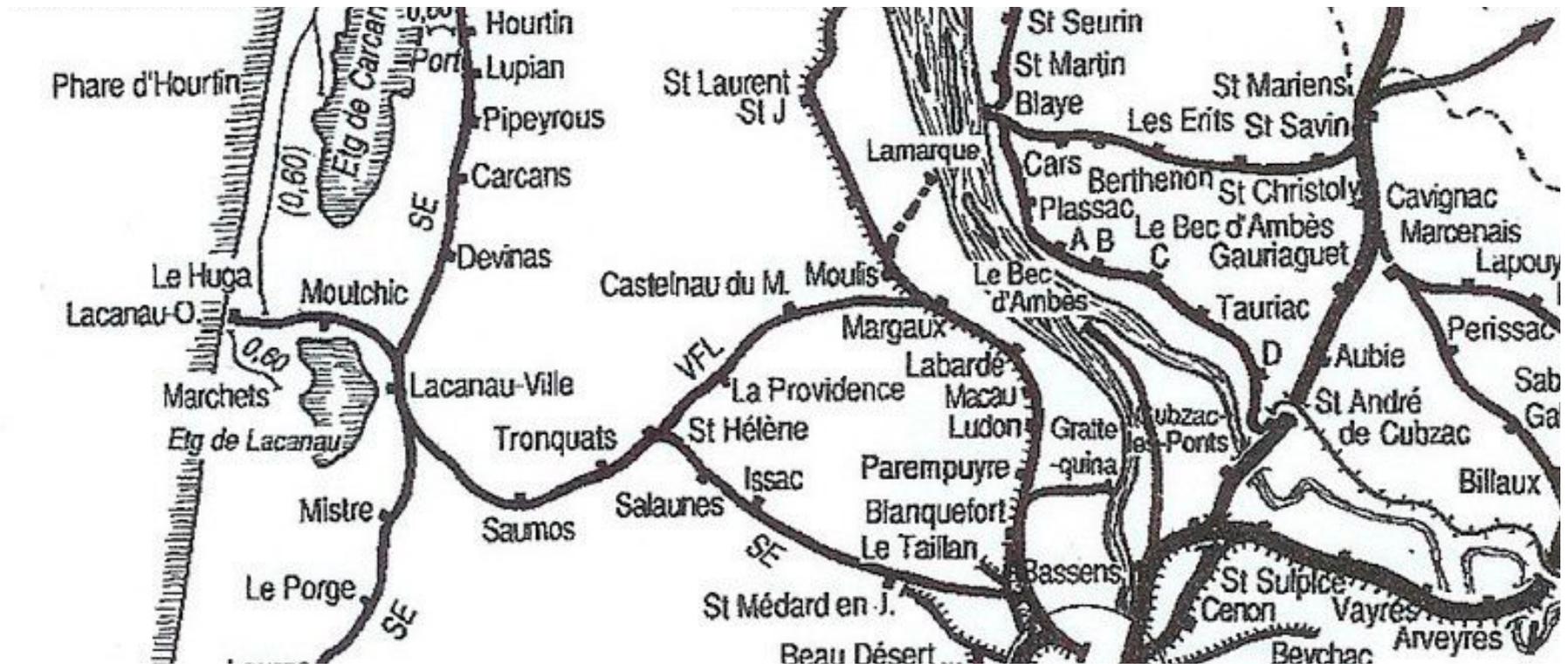
Annexe 1 : Détail des potentiels captables p.59

PARTIE 1 Hier

Une ligne de chemin de fer entre Bordeaux et Lacanau

Hier, une ancienne ligne de chemin de fer entre Bordeaux et Lacanau

- **Ouverture** jusqu'à Lacanau-Ville en **1885**, puis Lacanau-Océan en 1905
- **59 kilomètres** depuis la gare de **Bordeaux Saint-Louis** (Ravezies)
- **Fermeture** du trafic voyageurs en **1954**
- Circulation de fret (principalement sylvicole) jusqu'en 1978



Réseau ferré dans les années 1930

Extrait de l'Encyclopédie des chemins de fer de la Gironde - document Archives SNCF

54 BORDEAUX A LACANAU-OCEAN										BORDEAUX A LACANAU-OCEAN (Côte d'Argent)													
(St-Louis)										STATIONS					STATIONS								
Bordeaux	dep.	8 10	10 10	17 10	Lacanau-Océan	dep.	8 35	17 50	35 35	15	19	115	15	19	115	Lacanau-Océan	dep.	6 25	17 50	35 35	15	19	115
Bruges	arr.	8 19	10 15	17 19	Mouchic (Etang de L.)	arr.	6 47	17 20	35 15	arr.	arr.	arr.	arr.	arr.	arr.	Mouchic (Etang de L.)	arr.	6 47	17 20	35 15	arr.	arr.	arr.
Eyales	dep.	6 26	10 17	17 26	Lacanau	dep.	7 39	17 35	35 50	De Bordeaux	1 00	1 00	De Bordeaux	1 00	1 00	Lacanau	dep.	7 39	17 35	35 50	De Bordeaux	1 00	1 00
St-Médard (arrêt)	dep.	6 38		17 38	Sauumos	dep.	7 42	17 41	31 17	00	45	25	00	45	25	Sauumos	dep.	7 42	17 41	31 17	00	45	25
St-Médard (station)	arr.	6 41	10 30	17 41	Ste-Hélène	dep.	7 54	18 19	31 30	00	45	45	00	45	45	Ste-Hélène	dep.	7 54	18 19	31 30	00	45	45
Issac (halte)	dep.	6 49	10 38	17 49	Salaunnes	dep.	8 5	18 34	31 49	00	75	05	00	75	05	Issac (halte)	dep.	6 49	10 38	17 49	00	75	05
Salaunnes	dep.	7 6	10 56	18 6	Issac (halte)	arr.	8 17	18 40	32 17	15	10	00	15	10	00	Salaunnes	dep.	7 6	10 56	18 6	15	10	00
Ste-Belpe	dep.	7 16	11 9	18 16	St-Médard (station)	arr.	8 24	18 54	32 27	15	10	15	15	10	15	Ste-Belpe	dep.	7 16	11 9	18 16	15	10	15
Tronquats	dep.	7 54	11 39	18 54	St-Médard (arrêt)	dep.	8 29	18 59	32 37	15	10	30	15	10	30	Tronquats	dep.	7 54	11 39	18 54	15	10	30
Lacanau-Océan	arr.	8 3	11 46	19 4	Eyales	arr.	8 39	19 9	32 45	15	10	45	15	10	45	Lacanau-Océan	arr.	8 3	11 46	19 4	15	10	45
Mouchic (Etang de L.)	arr.	8 17	11 50	19 18	Bruges	arr.	8 46	19 16	32 53	15	10	00	15	10	00	Mouchic (Etang de L.)	arr.	8 17	11 50	19 18	15	10	00
Lacanau-Océan	arr.	8 29	12 10	19 30	Bordeaux (St-L.)	arr.	8 56	19 26	33 07	15	10	15	15	10	15	Lacanau-Océan	arr.	8 29	12 10	19 30	15	10	15

Les dimanches et jours fériés du 4 juillet au 29 septembre inclus.

Juil. 1915

Déc. 1916



De haut en bas (domaine public) :

- Horaires de la ligne de Bordeaux à Lacanau Océan dans les années 1910
- Arrivée d'un train en gare de Lacanau Océan, vieille carte postale
- La gare de Sainte-Hélène, vieille carte postale

LACANAU-OCEAN			
Lacanau-Océan	dep.	6 25	17 9
Mouchic (Etang de L.)	arr.	6 37	17 21
Lacanau	dep.	7 16	17 44
Sauumos	dep.	7 39	18 2
Salaunnes	dep.	8 14	18 45
Issac (halte)	dep.	8 26	18 59
St-Médard (station)	arr.	8 35	19 12
St-Médard (arrêt)	dep.	8 40	19 17
Eyales	arr.	8 50	19 29
Bruges	arr.	8 57	19 36
Bordeaux (St-L.)	arr.	9 7	19 47

64 BORDEAUX A LACANAU-OCEAN			
(St-Louis)			
Bordeaux	dep.	6	17 2
Bruges (30)	arr.	6 13	17 16
Eyales	arr.	6 21	17 24
St-Médard (arrêt)	dep.	6 33	17 35
St-Médard (station)	arr.	6 38	17 44
Issac (halte)	dep.	6 46	17 52
Salaunnes	dep.	7 6	18 13
Ste-Hélène (70)	arr.	7 17	18 29
Sauumos	arr.	7 39	18 47
Lacanau (62)	arr.	7 58	19 7
Mouchic (Etang de L.)	arr.	8 5	19 15
Lacanau-Océan	arr.	8 19	19 31
Lacanau-Océan	arr.	8 31	19 43



PARTIE 2 Aujourd'hui

Contexte, offres et usages

1 Caractéristiques du territoire étudié

Un corridor d'étude entre la métropole bordelaise et son littoral le plus proche

Fort mais en retrait : un lien très atypique entre la métropole bordelaise et le littoral

Ville portuaire, ouverte sur le monde, Bordeaux a toujours entretenu un lien très fort avec la mer. Pour autant, en fond d'estuaire, à 90 km de la Pointe de Grave, elle est située en retrait par rapport à l'océan.

Elle entretient cependant un lien très fort avec celui, dans les deux sens :

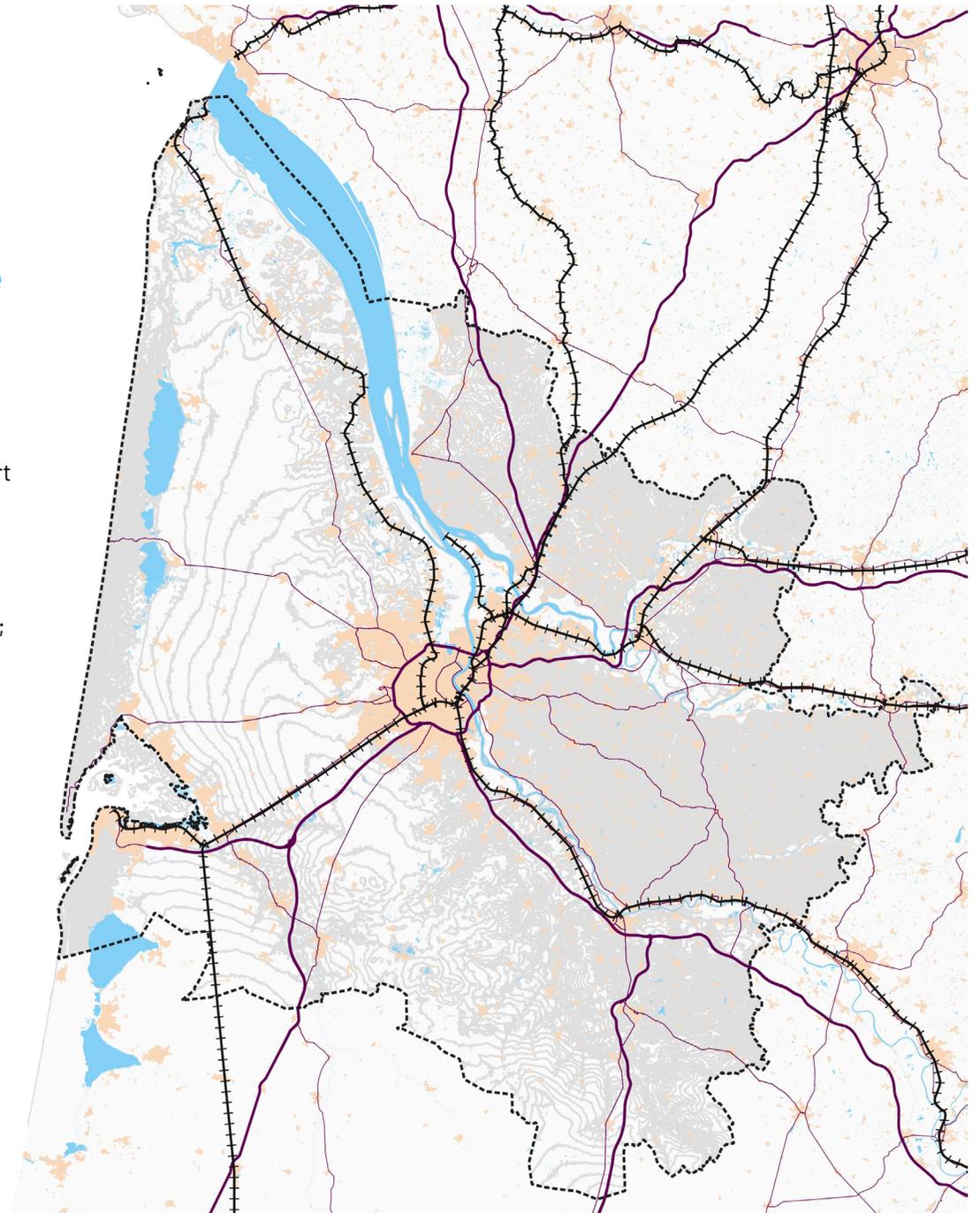
- une métropole attractive qui rayonne sur la Gironde et en particulier le littoral ;
- un littoral qui présente une forte attractivité pour les loisirs, en particulier en haute-saison

Quel lien entre la métropole bordelaise et le littoral le plus proche ?

Si elle est reliée par le fer à Soulac au Nord et au bassin d'Arcachon au sud, son littoral le plus proche est à Lacanau, accessible à environ 50 km.

L'étude porte ainsi sur les échanges entre Bordeaux Métropole et un corridor qui s'étend jusqu'à Lacanau. Ce sujet concerne ainsi trois SCOT (Sydau, Médoc, Médoc Atlantique), trois EPCI (Bordeaux Métropole, Médulienne, Médoc-Atlantique) et traverse en particulier six communes :

- Lacanau ;
- Salaunes ;
- Sainte-Hélène ;
- Saumos ;
- Le Temple ;
- Brach.



 Corridor d'étude

Trois SCOT

 SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

 SCoT Médoc 2033

 SCoT Médoc Atlantique

Trois EPCI

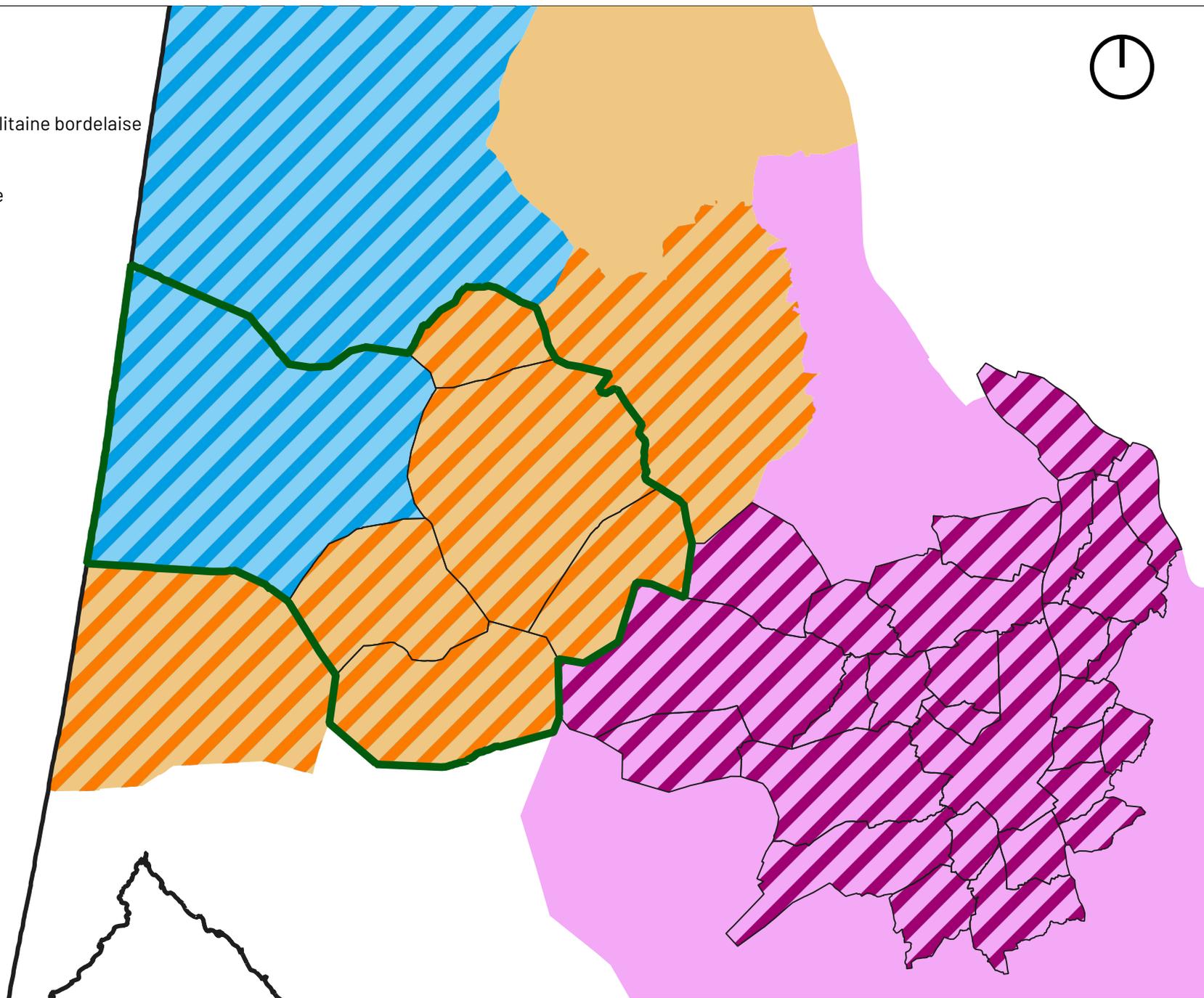
 Bordeaux Métropole

 CC Médullienne

 CC Médoc Atlantique



0 5 10 km



Démographie, emplois et évolutions récentes du territoire

Un corridor en croissance démographique où usages et activités s'intensifient sur l'année

- 11 300 habitants dans les six communes du corridor d'étude
- Une **croissance démographique soutenue** sur le corridor, en particulier à proximité de Bordeaux Métropole :

Corridor : + 20 % entre 2010 et 2021 (INSEE), soit 1 870 habitants supplémentaires.

Ensemble Gironde : + 14 %

Brach : + 70 %

Salaunes : + 58 %

Le Temple : + 23 %

Lacanau : + 14 %

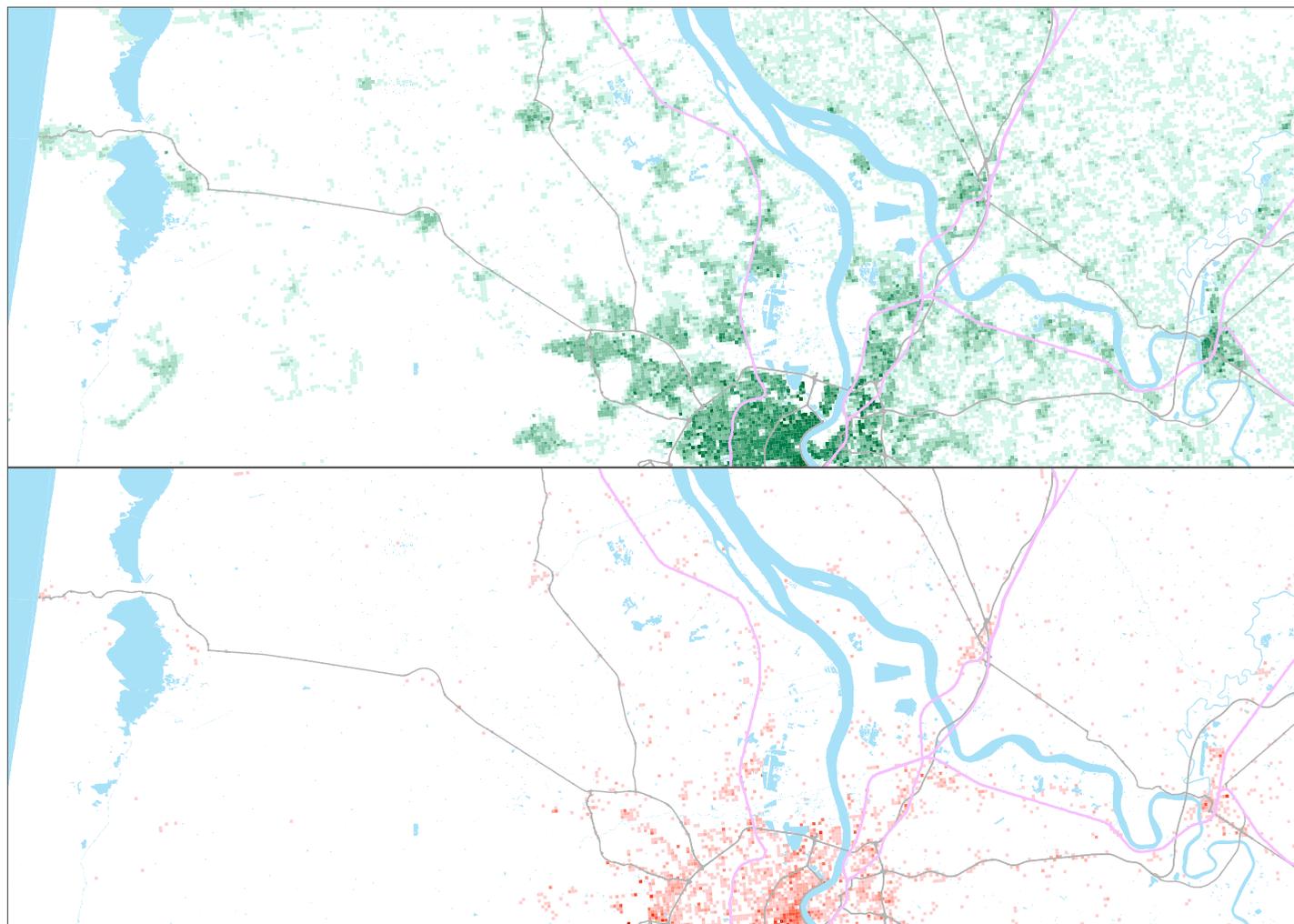
Sainte-Hélène : + 13 %

Saumos : -1%

- Une vie à l'année qui s'installe, avec notamment une sédentarisation de résidents secondaires
- Parc immobilier peu rotatif composé de biens spacieux et chers : tensions sur l'offre de logement
- Une forme urbaine très discontinue contrairement à l'entre-deux-mers, des bourgs typiques du Médoc bien définis, entourés d'espaces dépeuplés.

Une économie touristique mais pas seulement

- Activités touristiques sur le littoral
- Mais aussi des activités industrielles : aéronautique (*Airbus* à Salaunes), leader français des caisses en bois (*Adam Pack* à Sainte-Hélène...)
- Sylviculture



La répartition carroyée de la population (en haut) et de l'emploi (en bas) témoignent d'une forme urbaine très différente de ce qui est observé rive droite : bourgs isolés typiques du Médoc, avec une concentration de l'activité sur la Métropole, mais la présence de petits pôles d'emplois à Lacanau, Sainte-Hélène et Salaunes.

Des enjeux environnementaux qui vont structurer le développement du territoire

Changement climatique :

- Littoral, forêt : une oasis de fraîcheur pour la Gironde
- Risques (sécheresse, incendies, eaux affleurantes, recul du trait de côte accentué par des tempêtes plus fortes et par la montée des océans)



Incendies, érosion : un territoire où les risques sont nombreux

Photos : SDIS 33, Ici Gironde

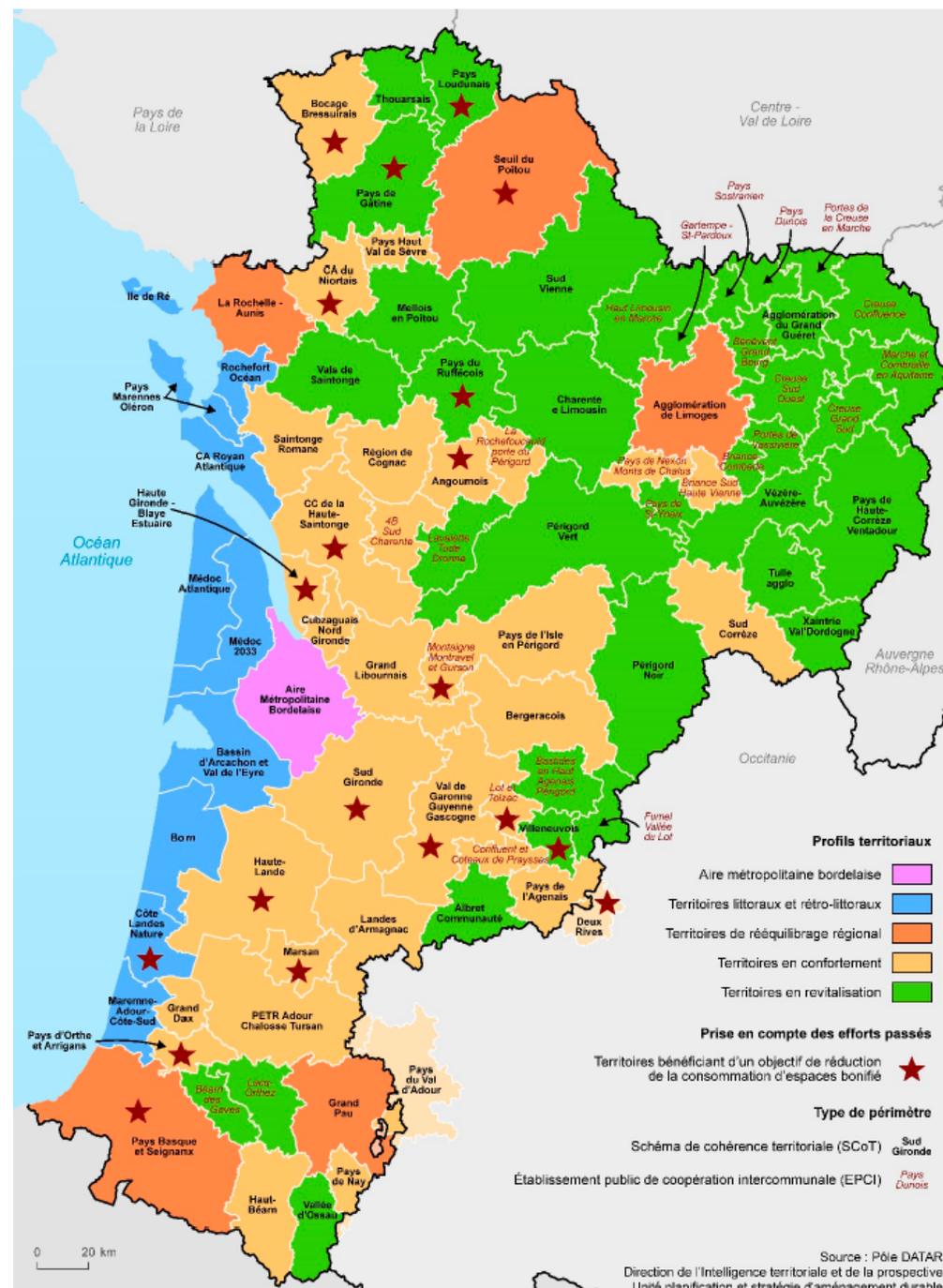
Un foncier à préserver

- ZAN (Zéro Artificialisation Nette) : objectifs de réduction de consommation des Espaces Naturels et Forestiers (ENAF) fixés au SRADDET plus importants pour les territoires littoraux et rétro-littoraux.
- Limitation de l'urbanisation sur les espaces proches du rivage de Lacanau (application de la loi littoral).

Taux de réduction minimum de consommation des ENAF

SANS bonification des efforts passés	AVEC bonification des efforts passés
Aire métropolitaine bordelaise	
-55%	nc
Territoires littoraux et rétro-littoraux	
-55%	-54%
Territoires de rééquilibrage régional	
-53%	-52%
Territoires en confortement	
-52%	-51%
Territoires en revitalisation	
-49%	-48%

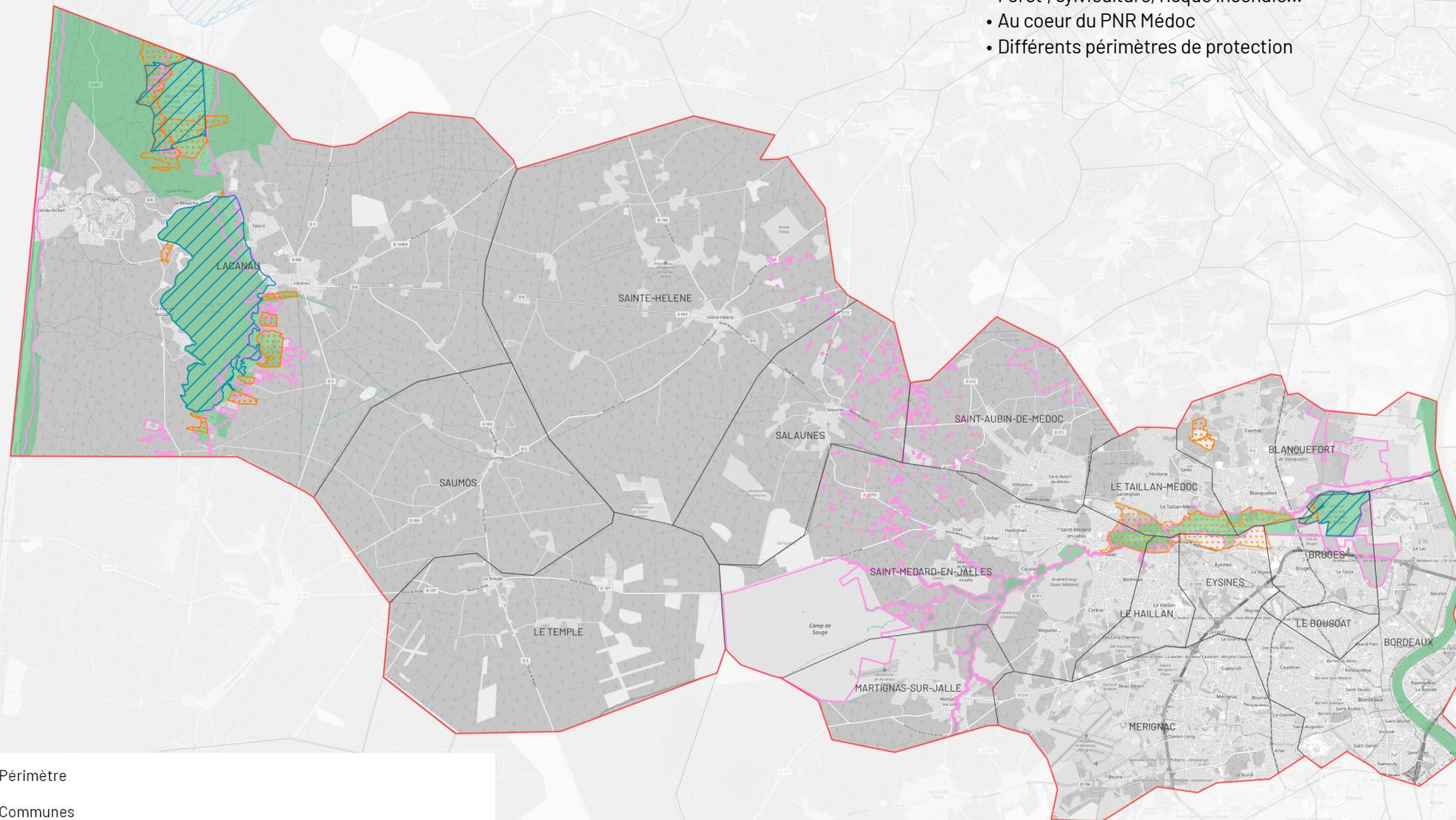
Objectifs de réduction de consommation des ENAF (SRADDET Nouvelle-Aquitaine)





Un corridor dans un environnement riche

- Forêt ; sylviculture, risque incendie...
- Au coeur du PNR Médoc
- Différents périmètres de protection



- Périmètre
- Communes
- Protection réglementaire (Réserves Naturelles Nationales, Sites classés)
- Inventaires (ZNIEFF)
- Protection par maîtrise foncière (ENS, PEANP)
- Protection contractuelle (sites Natura 2000)





Une présence de l'eau essentielle pour le territoire

- Captages d'eau existants et prévus
- Une hydrographie riche : cours d'eau, étangs, lagunes...

Périmètre

Communes

Réseau hydrographique

Surface hydrographique

Importance

1

2

3

4

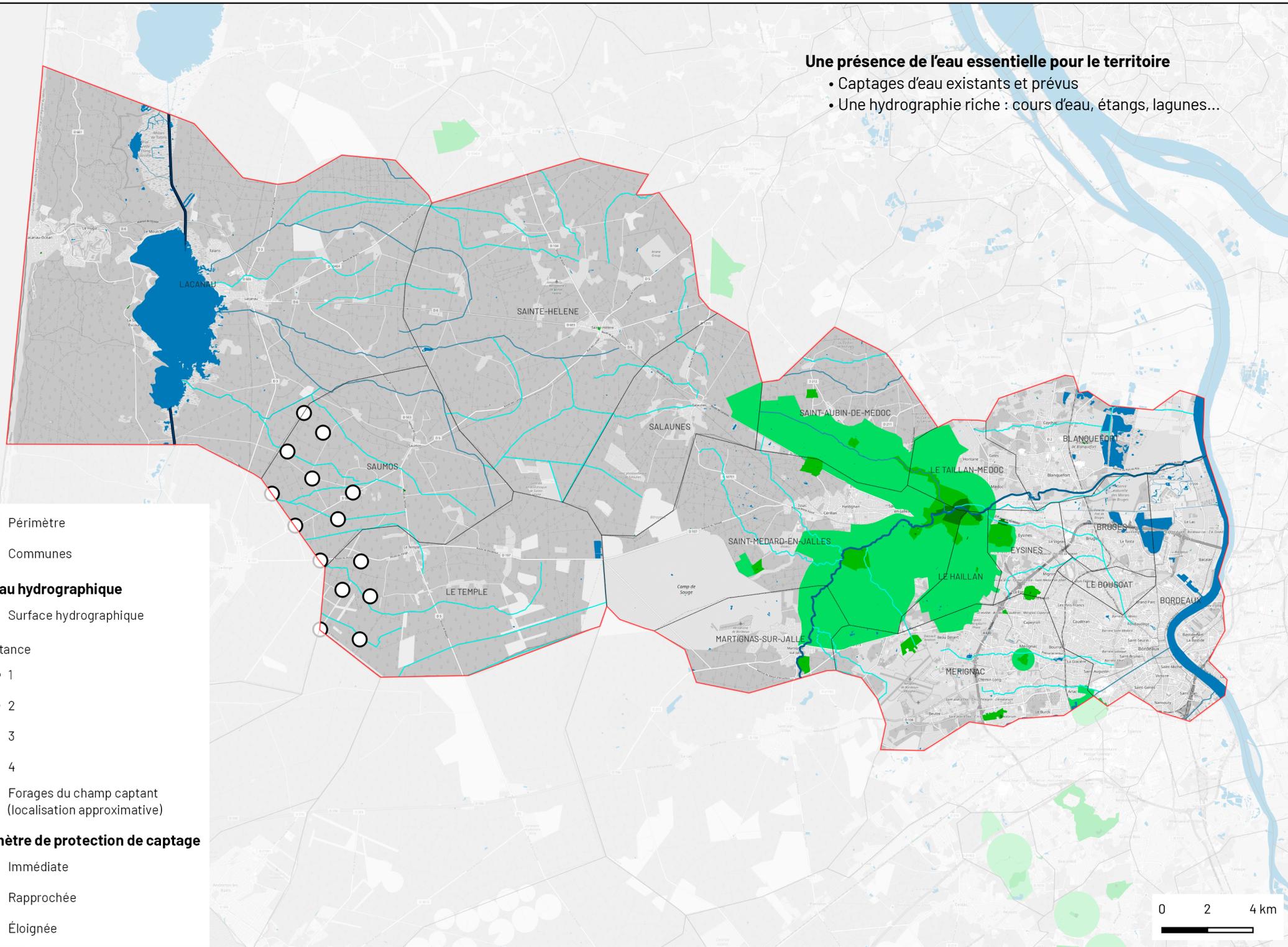
Forages du champ captant (localisation approximative)

Périmètre de protection de captage

Immédiate

Rapprochée

Éloignée



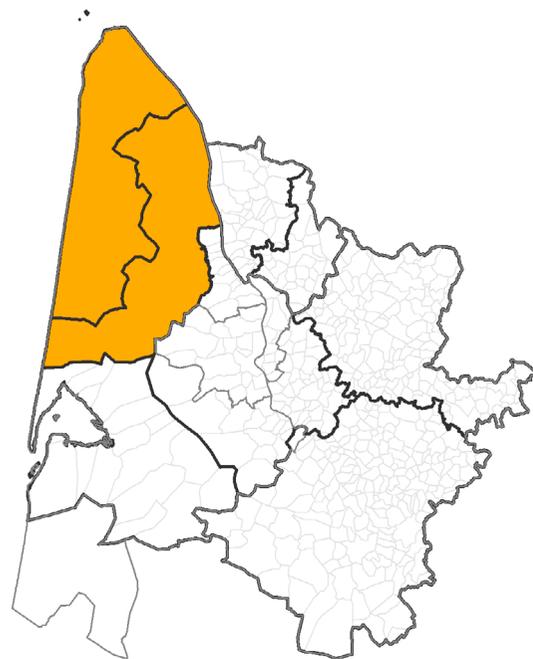
2 Les pratiques de déplacements

Grands indicateurs issus de l'enquête mobilité Gironde 2021

Chiffres clés

À l'échelle des SCOT médocains :

- 1,52 véhicule par ménage
- 1,58 vélo par ménage
- 3,2 déplacements par jour par habitant (moyenne Gironde 3,4)

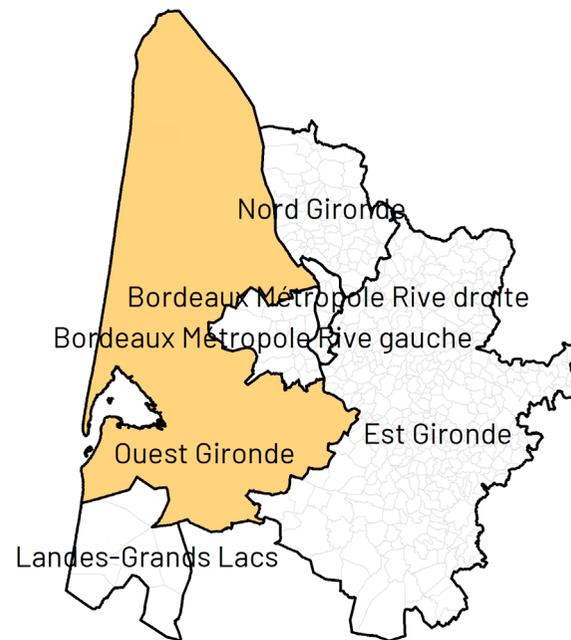


Échelle des SCOT médocains

Une part modale de la voiture en légère baisse

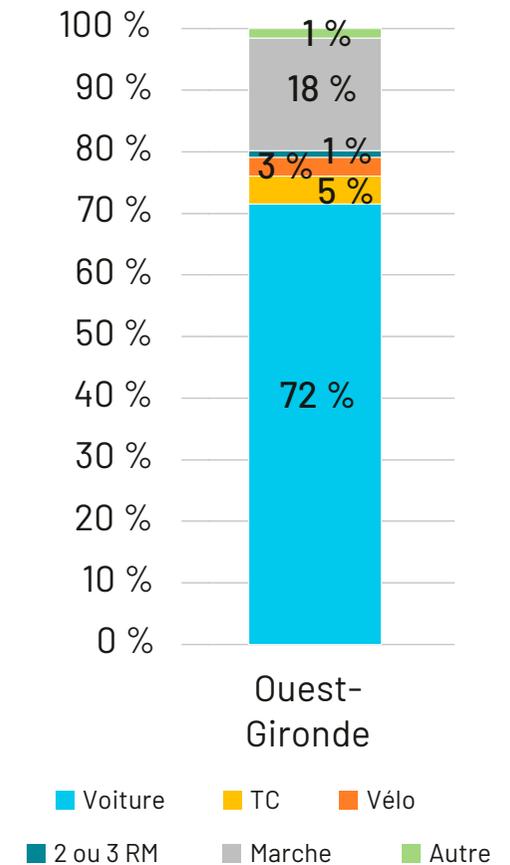
À l'échelle de l'ouest Gironde :

- 72 % des déplacements effectués en voiture
- - 3 % par rapport à 2009
- Des chiffres dans la moyenne girondine hors BM



Échelle de l'ouest Gironde

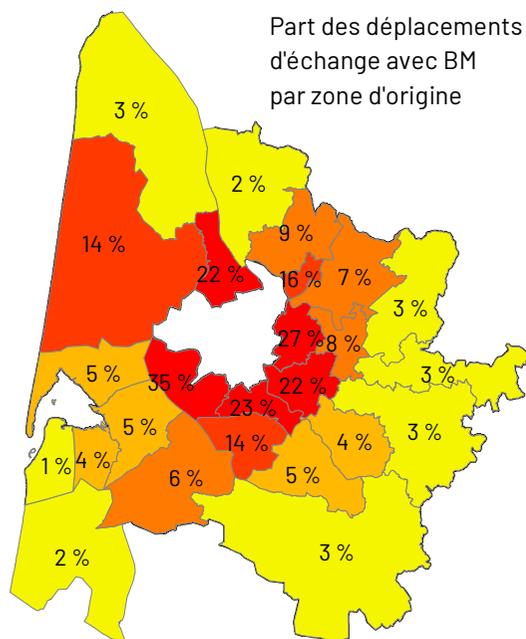
Parts modales (résidents Ouest-Gironde)



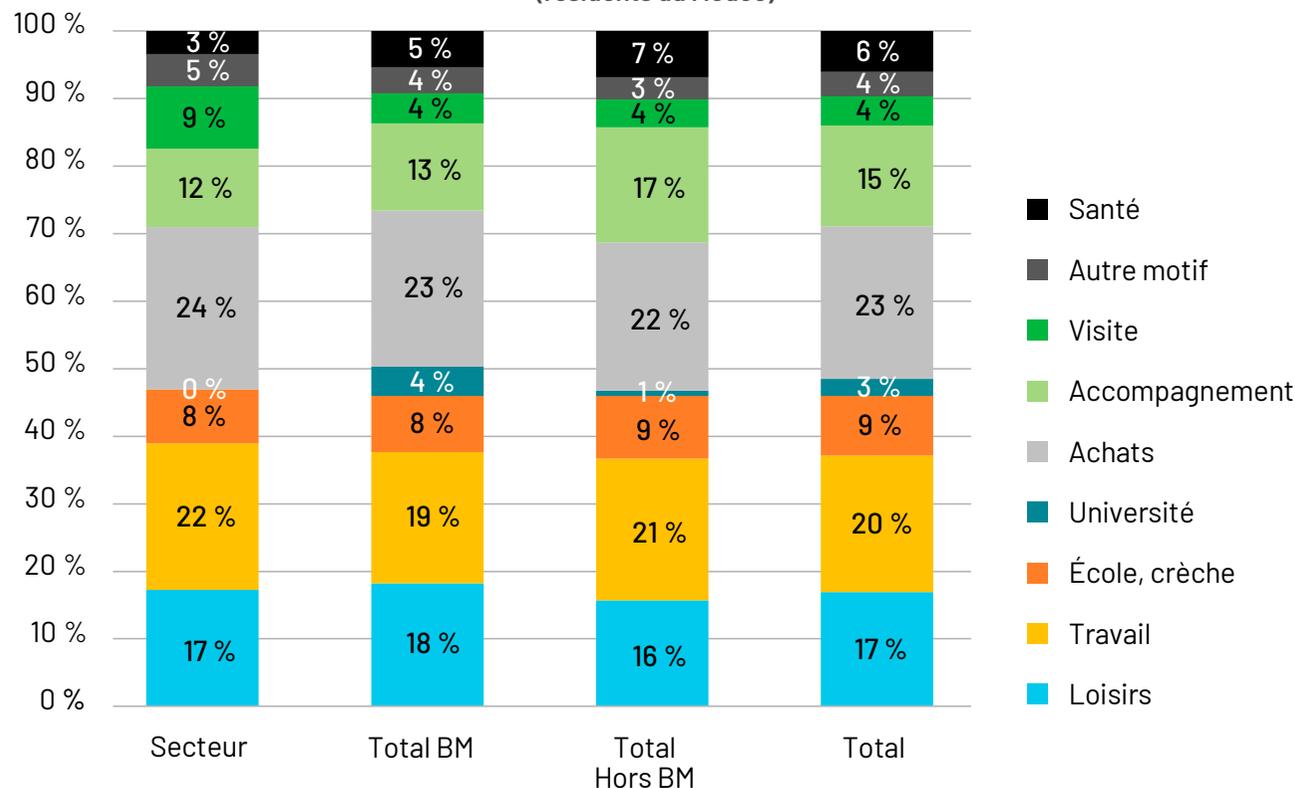
Des déplacements qui ne sont pas uniquement motivés par des motifs obligés (domicile-travail, domicile-études) :

À l'échelle de l'ouest Gironde :

- 22 % des déplacements liés à un motif domicile-travail
- 8 % pour les motifs scolaires
- 24 % pour les achats, premier motif de déplacement
- 18 % pour les loisirs



Répartition des déplacements selon leurs motifs (résidents du Médoc)



Des déplacements qui sont majoritairement limités au bassin de vie :

- 70 % des déplacements débutant dans le sud-Médoc ont pour destination le sud-Médoc
- 14 % des déplacements ayant le sud-Médoc pour origine sont en lien avec la Métropole ; une part plus importante que dans le reste de la Gironde hors Sysdau mais qui peut en partie être expliquée par des effets de bord liés au zonage (la première couronne péri-métropolitaine est incluse dans la zone sud-Médoc.)

Les déplacements tous motifs à partir de la téléphonie mobile

Les sources habituelles à disposition (enquête mobilité, comptages routiers...) ne permettent pas une vision exhaustive des flux sur le corridor. Pour mieux comprendre la réalité des besoins et les volumes en jeu, l'a-urba a mobilisé dans le cadre de cette étude les données de téléphonie mobile Orange Flux Vision.

Les données Orange Flux Vision

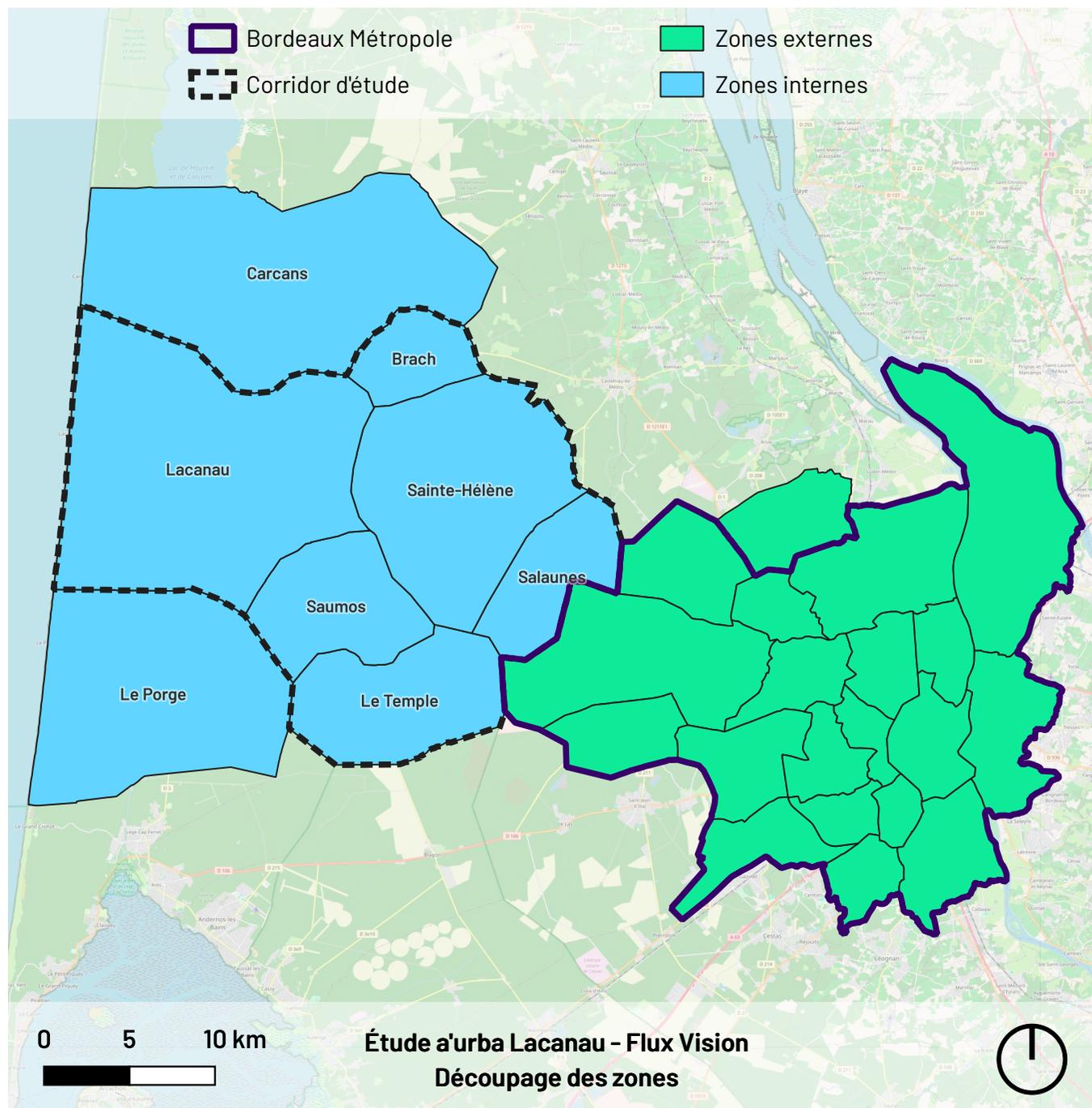
Il s'agit des données disponibles les plus récentes (2023) et les plus exhaustives (volumes tous modes et tous motifs confondus). Si elles ne donnent pas d'indication précise sur les modes et les motifs, elles offrent une très bonne lecture des volumes et des origines-destination.

- Des données redressées, issues de la téléphonie Orange et Sosh (environ 40% du parc)
- Ce sont les volumes de déplacements entre deux zones où l'utilisateur a été immobile au moins 1h
- Données sur l'année 2023 complète avec plusieurs pas temporels (année complète, mois complets, jours types ouvrés/samedi/dimanche ou fériés...)
- Les volumes inférieurs à 20 déplacements ne figurent pas dans les fichiers (secret statistique) ; il est nécessaire d'effectuer des regroupements temporels ou géographiques.

Zonage utilisé dans cette étude

Les données recouvrent un périmètre incluant Bordeaux Métropole, la commune du Pian Médoc, ainsi que le corridor d'étude, dans des zones de deux natures :

- Zone interne : données sur les déplacements entre zones internes et avec les zones externes
- Zone externe : données sur les déplacements avec les zones internes uniquement



Entre 10 000 et 25 000 déplacements quotidiens entre la métropole et le corridor

13 400 déplacements quotidiens sont réalisés en moyenne entre Bordeaux Métropole et les communes du corridor d'étude (Lacanau, Sainte-Hélène, Salaunes, Brach, Saumos et Le Temple). 3 000 d'entre eux se font vers ou depuis les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin-de-Médoc.

Cependant, les déplacements entre la Métropole et le corridor d'étude sont l'objet d'une forte saisonnalité :

- 10 000 déplacements quotidiens en hiver
- 18 000 déplacements quotidiens sur l'été
- jusqu'à 25 000 sur les week-ends d'ailes de saison, jours les plus chargés de l'année

Une part importante de déplacements de proximité

Cette saisonnalité concerne surtout les déplacements en lien avec le littoral. En revanche, une base assez stable de déplacements quotidiens de proximité se font, dans les deux sens, entre Bordeaux Métropole et la partie centrale du corridor.

Ainsi, entre 4 000 et 5 000 déplacements quotidiens sont réalisés chaque jour, tout au long de l'année entre la Métropole et Salaunes et Sainte-Hélène. Cela représente environ un tiers des déplacements annuels entre Bordeaux Métropole et le corridor d'études.

Cette part est d'autant plus forte pour les communes les plus proches de Salaunes et Sainte-Hélène. Ainsi, pour Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin-sur-Médoc, ce sont 1 600 déplacements quotidiens qui se font en lien avec Salaunes et Sainte-Hélène, significativement plus que les échanges avec Lacanau (1 200 déplacements quotidiens).

Déplacements quotidiens (cumul des deux sens, tous modes et tous motifs) entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude (moyenne annuelle 2023)

Source : Données de téléphonie mobile Orange Flux Vision

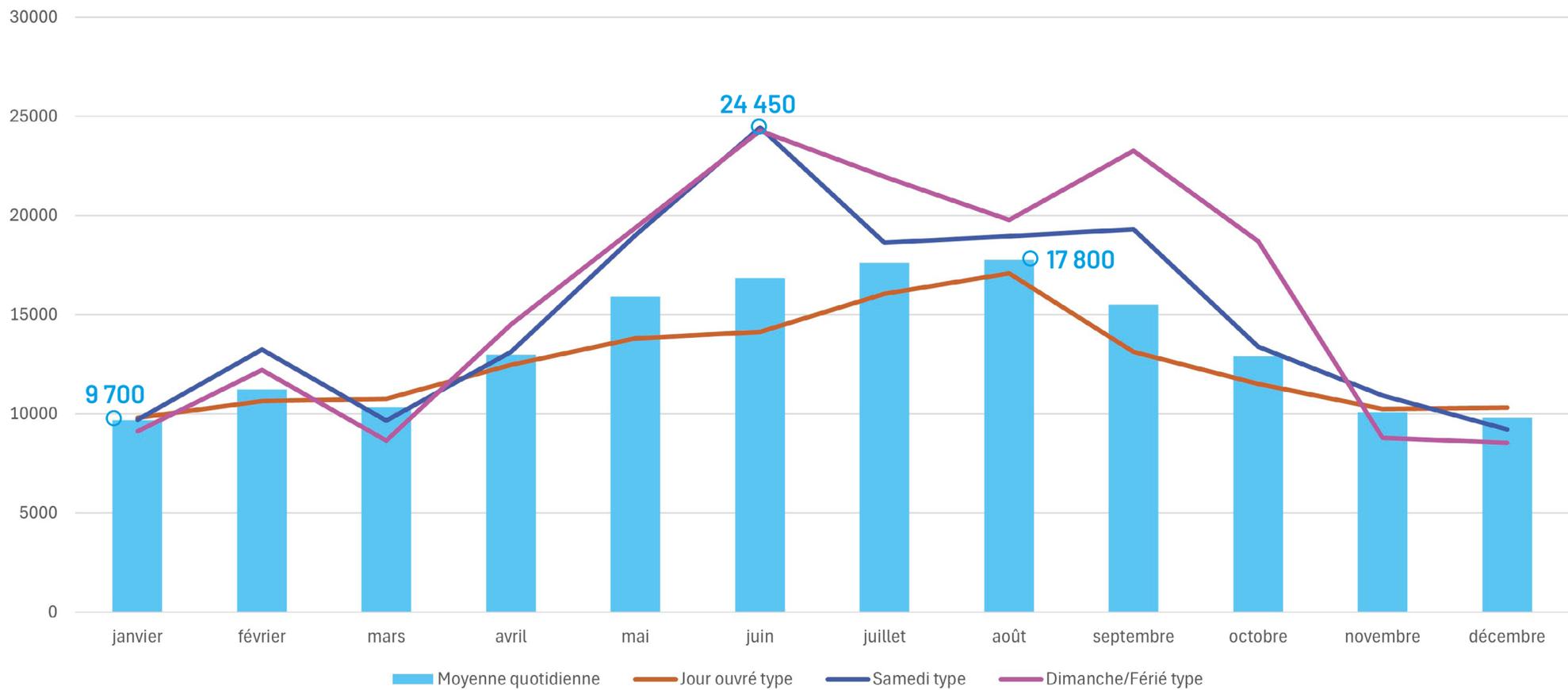
	Corridor d'étude	Corridor d'étude + Carcans et Le Porge	Lacanau	Salaunes + Sainte-Hélène
Bordeaux Métropole	13 400	18 700	7 900	4 600
Saint-Médard-en-Jalles + Saint-Aubin-de-Médoc	3 000	3 700	1 200	1 600

Volume des déplacements (cumul des deux sens, tous modes et tous motifs) sur trois journées types et trois origines-destinations

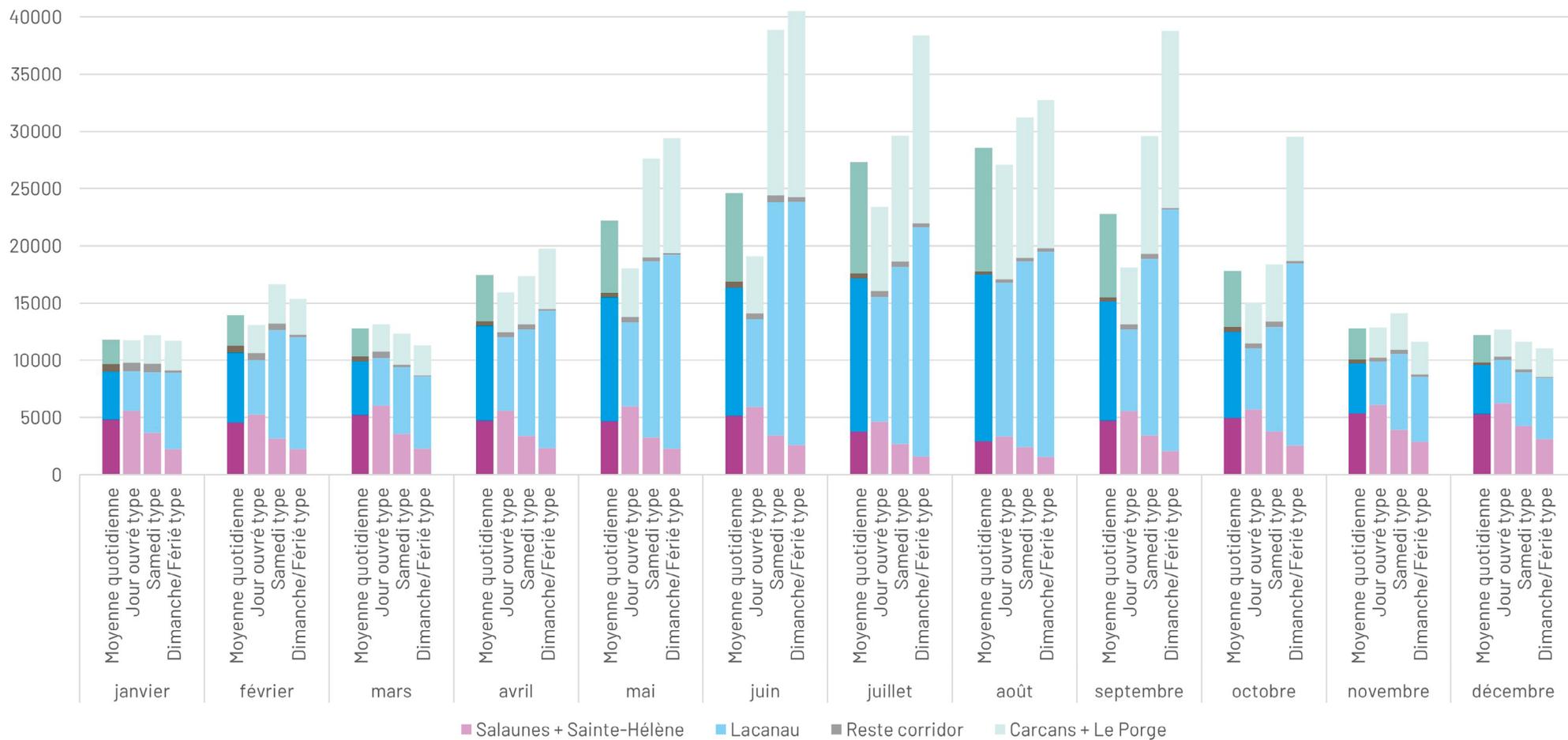
Source : Données de téléphonie mobile Orange Flux Vision

	Bordeaux-Métropole - Corridor d'étude	Bordeaux-Métropole - Lacanau	Bordeaux-Métropole - Salaunes + Sainte-Hélène
Janvier - Jour ouvré <i>Journée type hors saison touristique</i>	9 800	3 400	5 600
Juin - Samedi <i>Week-end d'ailes de saison : les journées les plus chargées de l'année</i>	24 450	20 350	3 450
Août - Jour ouvré <i>Journée type en saison touristique</i>	17 100	13 450	3 350

Nombre de déplacements quotidiens entre Bordeaux Métropole et le corridor d'études : moyenne mensuelles, et détails par types de jours



Répartition des déplacements quotidiens entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude élargi à Carcans et Le Porge



Zoom sur les déplacements domicile-travail

Des liens domicile-travail vers la Métropole plus faibles que pour d'autres territoires

- De premiers résultats issus de l'étude multimodale 2025-2030 réalisée par NAM (2020) montraient des liens domicile-travail vers le cœur de métropole plus faibles que dans d'autres territoires girondins
- Des chiffres confirmés par une analyse actualisée et complétée par l'agence qui met évidence des liens qui existent aussi vers le nord-ouest de la métropole, mais qui entre le périmètre d'étude et la métropole demeurent inférieurs à ceux observés dans d'autres territoires girondins.
- Des flux domicile-travail vers la métropole qui concernent principalement les communes les plus proches (Salaunes, Sainte-Hélène, Brach).

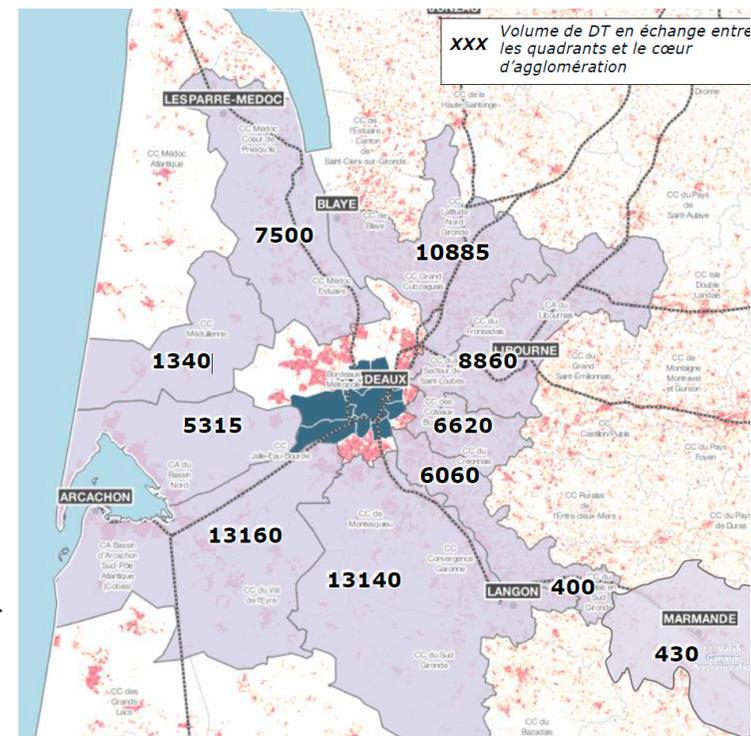
Loisirs vers le littoral, lycéens, domicile-travail dans l'autre sens : d'autres flux dans un territoire atypique

- L'enquête mobilité Gironde 2021 montre que le premier motif de déplacement n'est pas le travail, mais les achats.
- En particulier ce corridor concentre aussi des flux liés à d'autres motifs : loisirs vers le littoral, lycéens vers le lycée sud-Médoc, achats vers les centres commerciaux de Saint-Médard...
- **Des liens domicile-travail qui ne sont pas que vers la métropole mais existent dans les deux sens :** plus de 400 actifs travaillant à Salaunes ou à Saint-Hélène résident dans Bordeaux Métropole (INSEE), à Salaunes la Métropole est même le premier EPCI d'origine des actifs ayant un lien domicile-travail avec la commune, devant la CDC de la Méduilienne.

Volumes DT vers Bordeaux Métropole depuis différentes zones de résidence

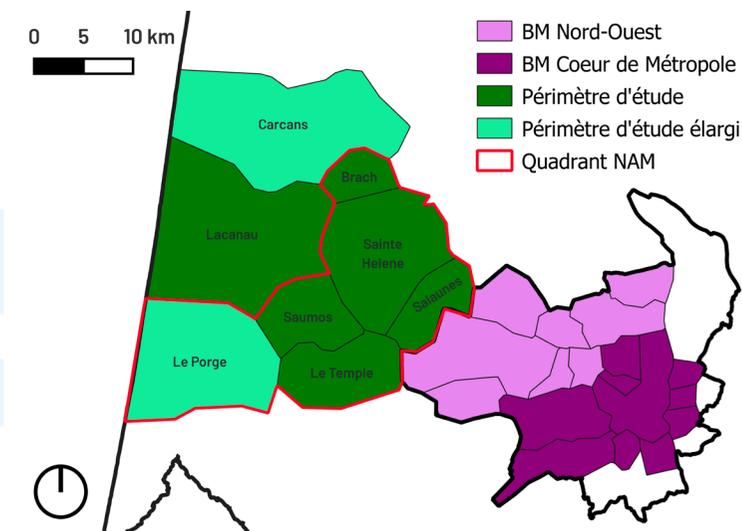
Source : INSEE recensement millésime 2020

	BM Cœur de Métropole (NAM)	BM Nord-Ouest	BM Cœur de Métropole + Nord-Ouest	TOTAL Bordeaux Métropole
CDC Méduilienne (Quadrant étudié par NAM en 2020)	1419	729	2148	2242
Lacanau	347	158	505	536
Périmètre d'étude	1459	772	2231	2330
Périmètre d'étude élargi à Carcans et Le Porge	1946	962	2908	3048



Volume Domicile-Travail en échange avec le cœur d'agglomération

Source : Étude multimodale 2025 - 2030 - Nouvelle-Aquitaine Mobilités, 2020



Deux types de flux prédominants et désynchronisés : vers Lacanau en saison, péri-métropolitains toute l'année

Entre Bordeaux Métropole et Lacanau se superposent des déplacements complexes : accès au littoral, navettes domicile-travail, accès aux centres commerciaux de l'ouest métropolitain ou au lycée Sud-Médoc... L'analyse des différentes sources de données permet de dresser un tableau des échanges qui se déroulent sur ce corridor.

Des flux très saisonniers vers le littoral canalais

À l'échelle du corridor entier, les flux sont l'objet d'une forte saisonnalité :

- 10 000 déplacements quotidiens environ (tous modes, tous motifs, deux sens confondus) entre Bordeaux Métropole et le périmètre d'étude en semaine en janvier,
- 18 000 environ en été
- 25 000 quelques jours par an sur les pics d'ailes de saison

Cependant, cette forte variabilité est le fait spécifique des déplacements entre la métropole et le littoral où les flux, très modérés l'hiver (3 400 en semaine en janvier), sont multipliés par 6 lors des pics d'ailes de saison (plus de 20 000).

Des déplacements du quotidien toute l'année entre la métropole et sa proche couronne

À l'inverse des flux vers le littoral, les flux entre la métropole et la partie centrale du corridor demeurent assez stables toute l'année (environ 5000 déplacements quotidiens, tous modes, tous motifs et deux sens confondus, entre la métropole et Salaunes et Sainte-Hélène). Ces flux péri-métropolitains constituent même une large majorité des flux entre la métropole et le périmètre d'étude en semaine hors saison.

Parmi ces flux quotidiens figurent notamment les domicile-travail qui concernent principalement les actifs résidant à Salaunes et Sainte-Hélène. Si les volumes de déplacements vers la Métropole sont plus faibles que dans d'autres territoires girondins, il est cependant à noter qu'il existe également des actifs métropolitains effectuant le trajet dans l'autre sens pour travailler à Salaunes ou Sainte-Hélène.

3 L'offre et l'usage des infrastructures de transport

Un trafic en baisse mais des conditions de circulation qui se dégradent en approche de BM

Un réseau viarie peu dense

- Vers le littoral, le réseau viarie est structuré par la RD6 ;
- Un maillage secondaire vient relier les bourgs médocain ;
- Vers Lesparre et la Pointe-de-Grave, la RD1215 irrigue de son côté le nord du Médoc. Les deux routes se rejoignent à Cantinolle, mais partagent depuis l'ouverture de la déviation du Taillan-Médoc un tronçon commun de près de 4 km sur le contournement de Saint-Médard-en-Jalles

Une hausse objective de la congestion sur la RD6 qui n'est pas liée à une hausse des flux entre la métropole et Lacanau

- Les études de l'a-urba sur les temps de parcours, à partir des données Google Traffic objectivent une congestion réelle sur le corridor, moins forte que sur la rive droite mais qui se dégrade ces dernières années.
- Les compteurs de trafic montrent une tendance à la **baisse de trafic sur la RD6 en approche de la métropole** : - 10,9 % à Salaunes entre 2015 et 2023.
- Sur la RD6, le trafic n'augmente qu'à Lacanau, entre bourg et océan, en lien possible avec la croissance de la population
- Une étude de trafic du Département après la mise en service de la déviation du Taillan-Médoc montre une **hausse de trafic sur la RD6 dans la métropole**, en aval de l'intersection entre la déviation et la route de Lacanau, mais confirme sa diminution en amont.
- L'augmentation des temps de parcours depuis le corridor pourrait être liée à la superposition des flux issus de la RD6 et de la RD1215 en aval de la déviation du Taillan-Médoc.

● Point de comptage	Picot	Accès rocade
juin 2019	NR	41 000
septembre 2022	18 000	NR
janvier 2023	14 000	NR



Vers le littoral médocain, un réseau viarie peu dense structuré par la RD6 (Route de Lacanau)

Source : Geoportail

● Point de comptage	Salaunes	Sainte-Hélène	Lacanau Océan
2017	15 500 (dont PL : 4,3 %)	5 930 (dont PL : 3,3 %)	6 580 (dont PL : 3,1 %)
2022	14 960 (dont PL : 5,5 %)	6 110 (dont PL : 4 %)	7 390 (dont PL : 3,6 %)
2023	13 810 (dont PL : 5,4 %)	5 750 (dont PL : 3,1%)	7 350 (dont PL : 3,7 %)
Évolution 2017 - 2023 dont 2022 - 2023	- 10,9 % - 7,6 %	- 3,0 % - 6,0 %	+ 11,7 % - 0,1 %
2024	13 200 (dont PL : 5,1 %)		
dont moy. janvier (minimum)	10 300	NR	NR
dont moy. août (maximum)	18 900		
samedi 12/08/24 (pic été 24)	25 400		

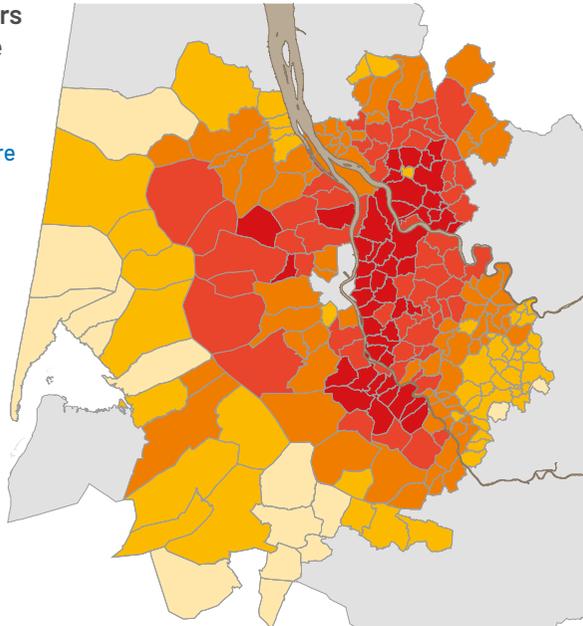
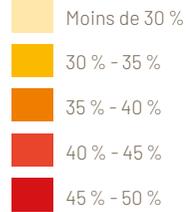
Nombre moyen de véhicules/jour sur la RD1215

Source : Open-data du département de la Gironde - Compteurs routiers

Une congestion réelle, moins forte que rive droite, mais une dégradation tangible ces dernières années (Sources : Metrosat, Auran / Conception : a'urba)

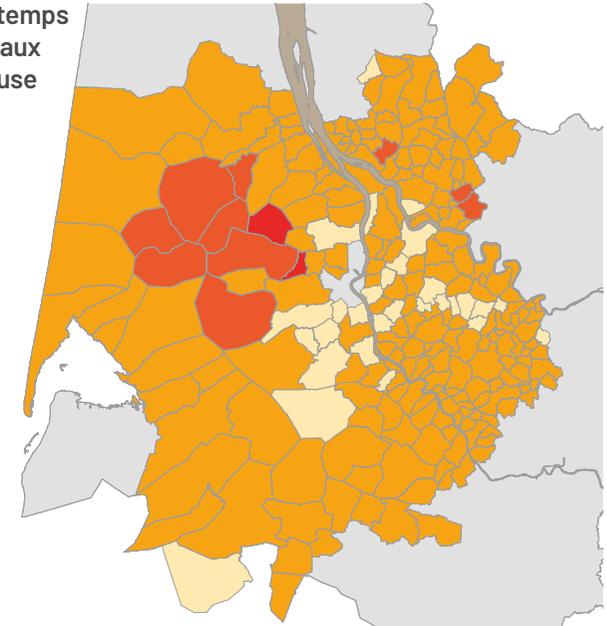
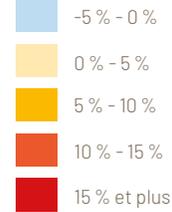
Temps moyen perdu à 8h00 vers Bordeaux par rapport à l'heure creuse en 2022

% de temps supplémentaire



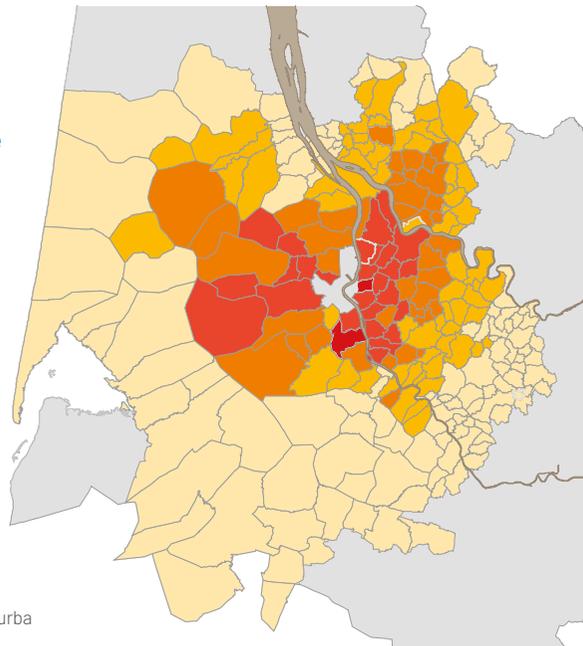
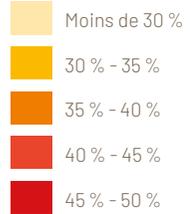
Évolution 2021-2022 du temps perdu à 8h00 vers Bordeaux par rapport à l'heure creuse

Évolution 2021-2022



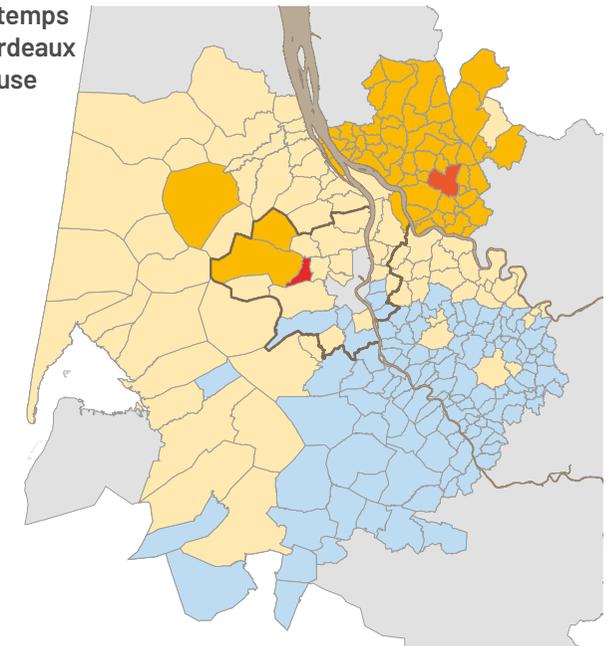
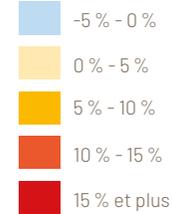
Temps moyen perdu à 17h30 depuis Bordeaux par rapport à l'heure creuse en 2022

% de temps supplémentaire



Évolution 2021-2022 du temps perdu à 17h30 depuis Bordeaux par rapport à l'heure creuse

Évolution 2021-2022



Sources : Metrosat, Auran / Conception : a'urba

150 000 voyageurs par an : une offre de car structurante

Évolution dans l'année du nombre de services sur la ligne 421 (cumul deux sens)

Source : Fiches Horaires- Région Nouvelle-Aquitaine

Une offre régionale structurée par la ligne 421

- L'offre régionale sur le corridor est principalement constituée de la ligne 421 entre Bordeaux St-Jean et Lacanau Océan.
- Elle dessert notamment Mériadeck, le CHU, le centre de Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles, Salaunes et Ste-Hélène.
- Le nombre de services offerts évolue au fil de l'année (voir tableau ci-contre).
- Elle est complétée par la ligne 4211 vers Carcans, qui offre des services complémentaires à la 421 sur la section entre Sainte-Hélène et la Métropole.
- Enfin quelques lignes de moindre importance structurante, principalement transversales, fonctionnent en saison estivale.

Une fréquentation des lignes régionales contrastée selon les saisons mais en hausse

- Plus de 150 000 voyageurs annuels sur la ligne 421, **une des plus fréquentées de Gironde** ; (411 voyageurs quotidiens en moyenne)
- Fréquentation en hausse, notamment hors saison ;
- Un rapport de près de 1 à 5 entre le pic de l'été et les mois les moins fréquentés ; une amplitude de fréquentation des transports en commun plus importante que celle de l'ensemble des flux sur le corridor montrée par l'étude des données de téléphonie mobile (1 à 2,5) : **un potentiel pour augmenter la part modale des transports en commun hors saison.**

Des cars également mis en place par les communes du nord-ouest de la Métropole

- Été 2022 : mise en place d'un A/R quotidien (4€ A/R)
- Été 2023 : reconduit mais gratuit, les cars étaient pleins les jours de beau temps
- Été 2024 : intégration à l'offre régionale sur la grille horaire de la 421 (4€10 A/R), fréquentation très mitigée

Hiver	Intersaison	Été
Novembre - Mi-avril	Mi-avril - Juin Septembre - Octobre	Juillet - Août
10	16	26 (dont 2 à 6 pouvant être doublés en cas d'affluence)



Offre de car régional sur le corridor

Source : extrait du plan du réseau régional en Gironde - Région Nouvelle-Aquitaine

Fréquentation mensuelle de la ligne 421 (ex ligne 702) du réseau de car régional entre Bordeaux et Lacanau

Source : Région Nouvelle-Aquitaine - Billettique

Voyages
par mois



Un territoire cyclable

Un maillage cyclable structurant

Entre la métropole et le littoral, l'ancienne voie ferrée est aujourd'hui une piste cyclable. Si les compteurs de trafic vélo montrent une fréquentation significative aujourd'hui mais modérée à l'échelle du volume total de déplacements (près de 200 vélos/jours à Salaunes, 69 000 par an), en particulier hors saison touristique, elle demeure une opportunité majeure pour le territoire :

- c'est une infrastructure de qualité sur laquelle s'appuyer pour les déplacements de proximité quotidien, ce que projettent d'ores et déjà les communes du corridor ;
- le développement du vélo électrique peut aussi permettre de couvrir la distance (50 km) plus facilement et de favoriser le cyclotourisme en complément d'autres modes de déplacements.

Dans la direction nord-sud, la Vélodyssée, infrastructure continue de Roscoff à Hendaye, maille également le territoire.

Une forte intensité cyclable sur le littoral en été

De nombreux kilomètres de piste cyclable, à Lacanau et dans les communes voisines, permettent de relier les différents sites d'intérêt du littoral.

Lors de nos entretiens, l'ensemble des acteurs du territoire a confirmé une très forte pratique du vélo l'été entre ces sites.

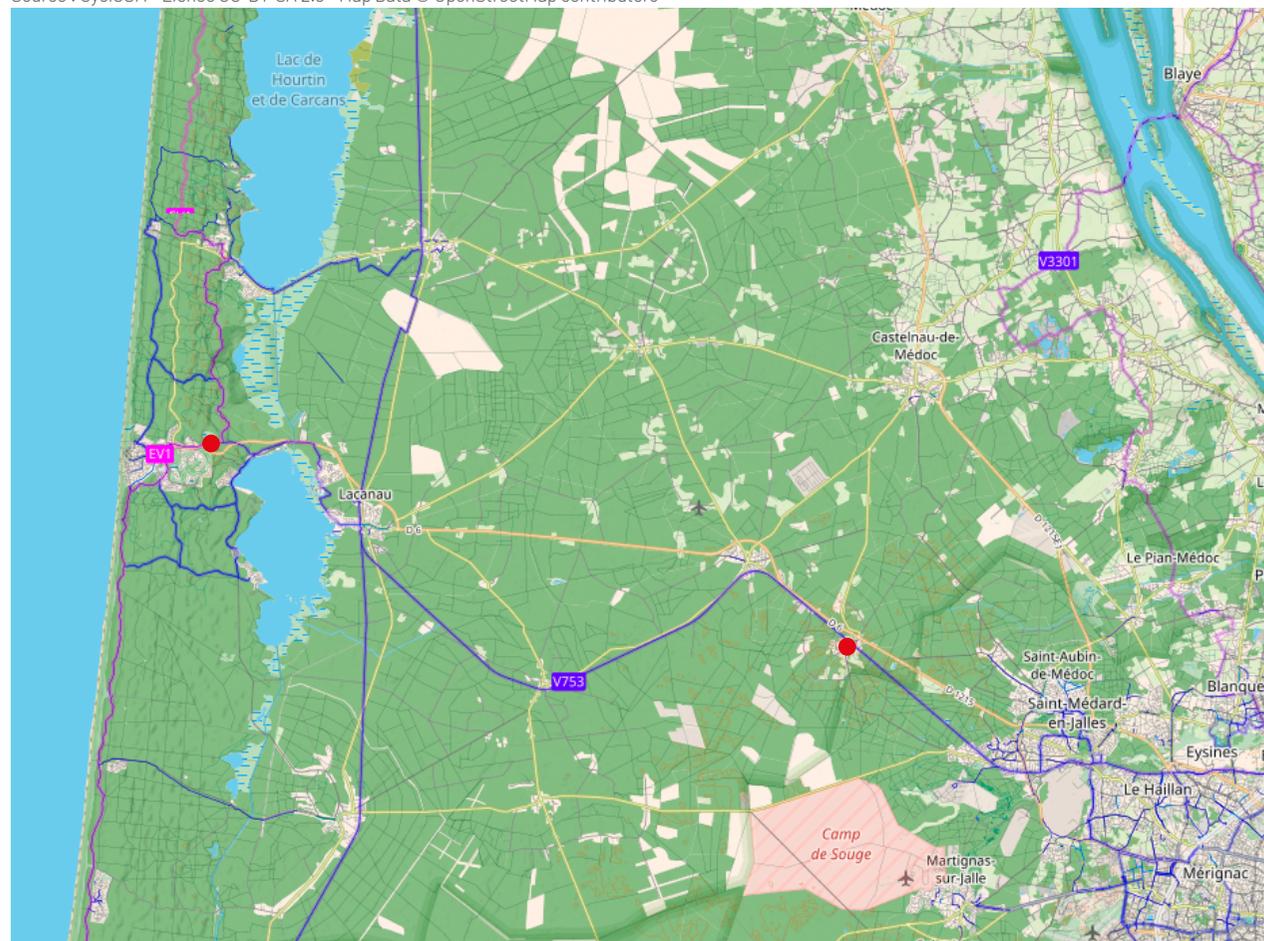
● Point de comptage	Salaunes	Lacanau Océan
Vélos / jour	190	79
Vélos / jour ouvré	143	67
Vélos / jour (Été)	209	161
Vélos / jour (Week-end)	204	106
Vélos / an	69 000	29 000

Nombre moyen de vélos/jour sur la piste Bordeaux - Lacanau

Source : Open-data du département de la Gironde - Compteurs routiers

Réseau cyclable sur le corridor d'étude entre Bordeaux Métropole et Lacanau

Source : CyclOSM - Licence CC-BY-SA 2.0 - Map Data © OpenStreetMap contributeurs





Des conditions de circulation qui se dégradent mais un potentiel pour d'autres modes que la voiture

En approche de la métropole bordelaise : une congestion qui s'accroît mais un trafic routier qui diminue

- L'analyse des temps de parcours objective des temps de parcours dégradés par la congestion entre le corridor et le centre de Bordeaux, à l'instar des autres territoires girondins, et une réalité de la dégradation des conditions de circulation
- Pour autant, les compteurs de trafic montrent que le trafic sur la route de Lacanau diminue en approche de la Métropole ces dernières années. (- 11 % sur la RD6 à Salaunes en entrée de Bordeaux Métropole entre 2017 et 2023)

Une offre de car structurante mais un potentiel de développement des transports collectifs

- La ligne 421 entre Bordeaux et Lacanau est une des plus fréquentées de Gironde avec 150 000 voyageurs annuels
- La part captée par les transports collectifs est cependant beaucoup plus élevée en été qu'en hiver ; il existe un potentiel de développement de la fréquentation des transports collectifs, notamment hors saison, et l'offre hivernale pourrait être mieux adaptée aux besoins, multiples et dans les deux sens, sur le corridor

Un territoire cyclable

- Avec la piste Bordeaux - Lacanau sur un axe est-ouest, et la Vélodyssée sur un axe nord-sud, le territoire est au carrefour de grandes infrastructures cyclables, complétées par un maillage fin côté métropole, et entre les points d'intérêts du littoral.
- La piste Bordeaux - Lacanau est d'ores et déjà utilisée (69 000 vélos comptés à Salaunes en 2023) mais sa fréquentation demeure très saisonnière (principalement l'été et les week-ends).
- Il existe un potentiel de développement du vélo sur le corridor sur lequel les communes capitalisent déjà : pour le cyclotourisme en complément d'autres modes, notamment avec le développement du vélo électrique, et entre les polarités traversées par la piste Bordeaux - Lacanau pour les déplacements du quotidien.

Ci-contre : forte affluence à Lacanau pour attendre le car de retour vers la métropole bordelaise
Page précédente : piste cyclable Bordeaux - Lacanau à Saumos

Photos a'urba



PARTIE 3 Demain, quelles opportunités d'évolution de l'offre de transports ?

1 Où va ce territoire ?

Des territoires dont la population devrait croître

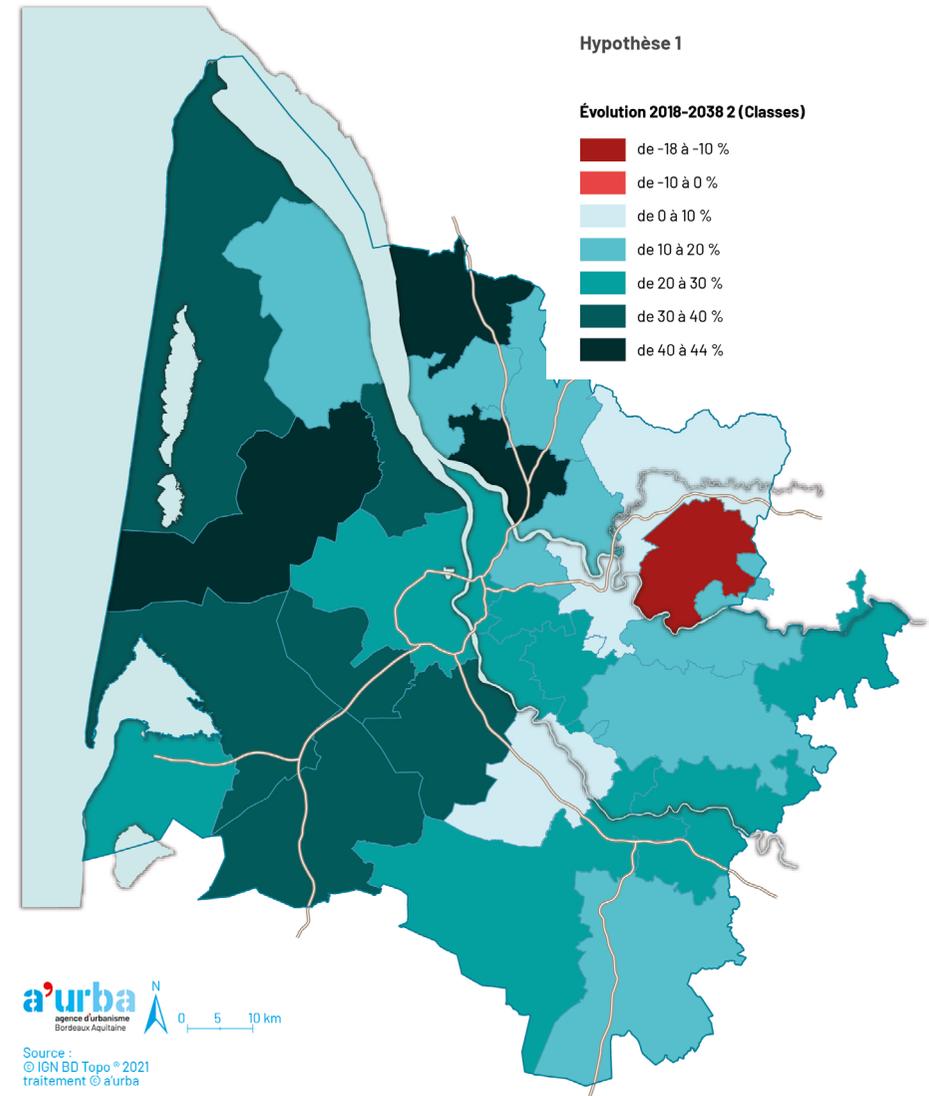
En 2023, l'a-urba a réalisé un travail prospectif sur la démographie en Gironde : *Construction de logements et évolutions démographiques - Quelles évolutions pour les territoires girondins ?*

Dans ce travail, plusieurs scénarios d'évolution de la population en Gironde selon des hypothèses sur les dynamiques de construction de logement ont été étudiés, notamment :

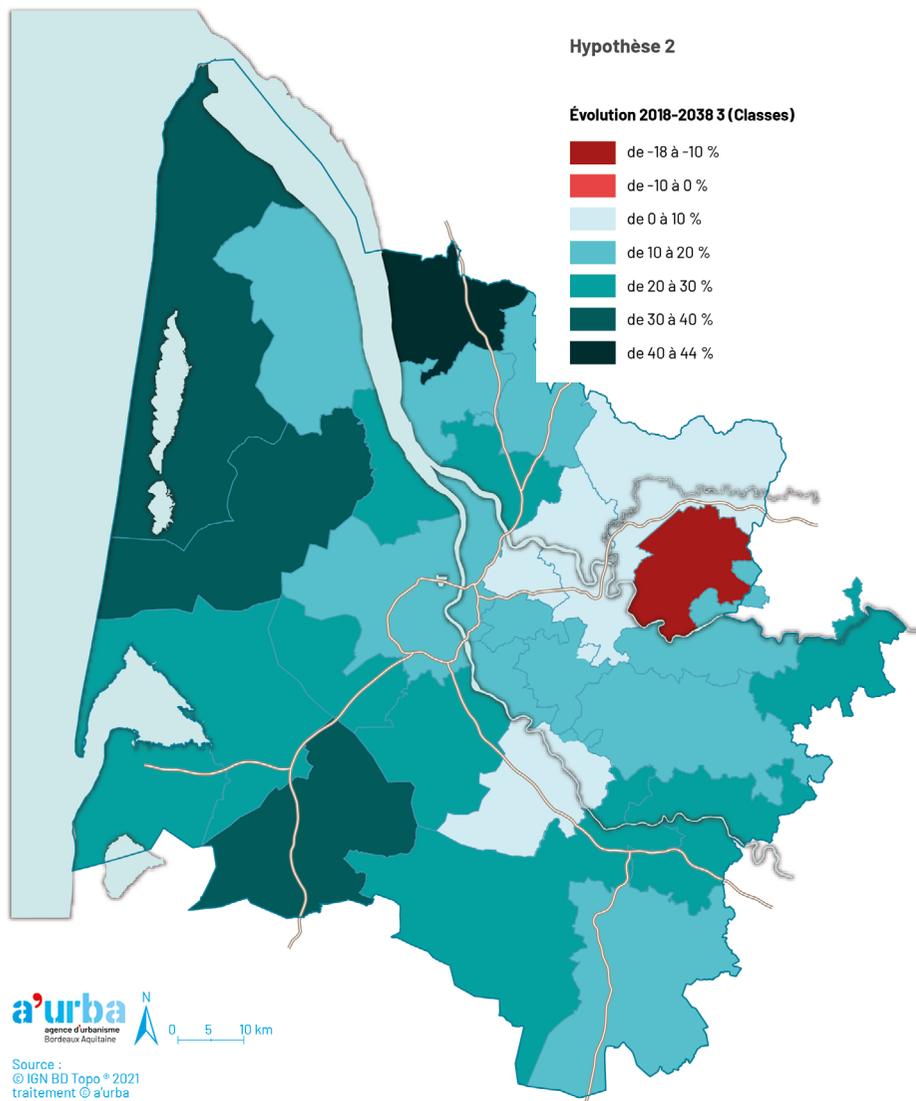
- H1 : poursuite des tendances de construction observées entre 2013 et 2018 ;
- H2 : ralentissement de la construction sur Bordeaux Métropole ;
- H3 : diminution de 50% des tendances de construction 2013 à 2018.

Dans l'ensemble de ces scénarios prospectifs, une croissance importante est attendue pour les territoires du corridor d'étude (entre 15 % et 45 %).

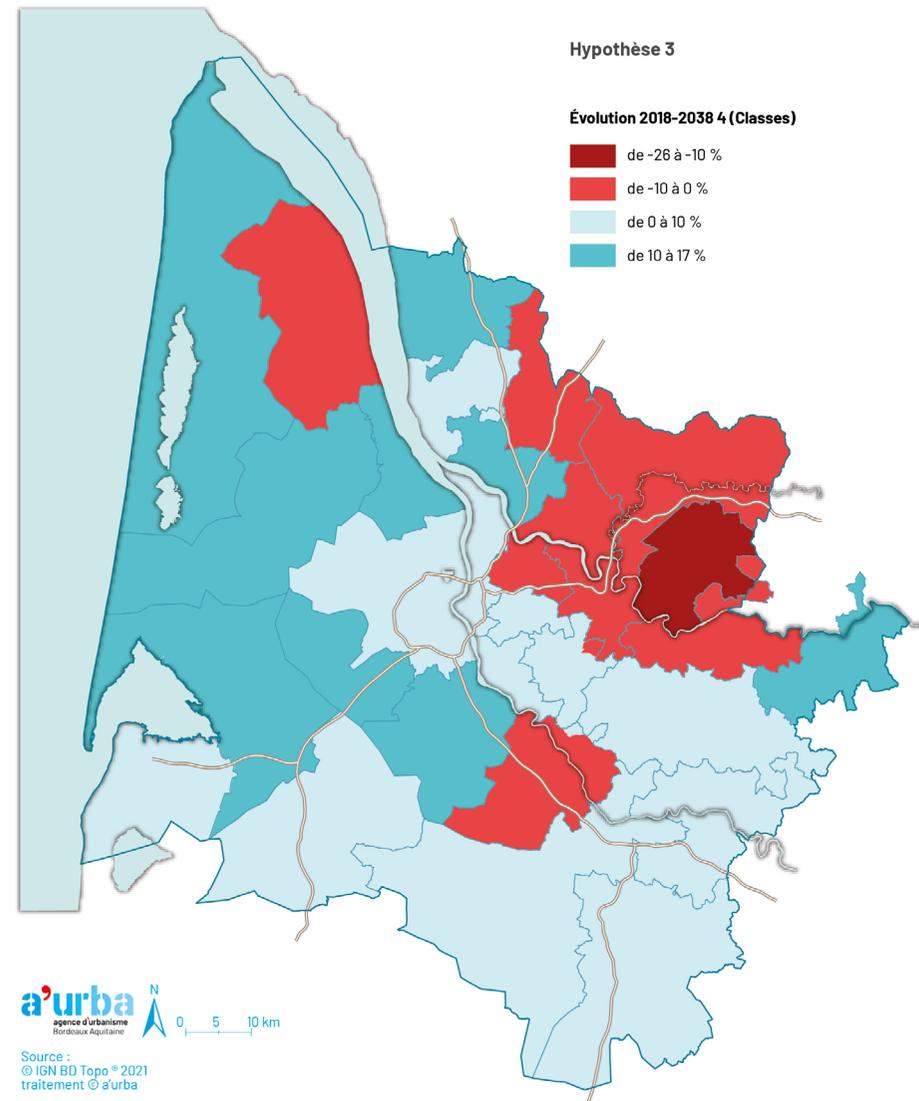
Cette croissance concerne en particulier les seniors, puisque l'étude montre une hausse du nombre de plus de 80 ans : + 74 % à 85 % du nombre d'habitants dans cette classe d'âge selon les scénarios.



Évolution de la population en Gironde dans l'hypothèse H1 :
poursuite des tendances de construction de logements 2013-2018



Évolution de la population en Gironde dans l'hypothèse H2 :
vers un ralentissement métropolitain de la construction de logements



Évolution de la population en Gironde dans l'hypothèse H3 :
réduction de 50% des tendances de construction de logements 2013-2018

Un développement qui se traduit dans les projets et le discours des élus

Une croissance de population que l'on observe et que l'on attend

À Lacanau, le nombre de résidents permanents augmente de façon tangible, au point que l'on peut constater **l'apparition d'une vie à l'année** : ouverture de commerces, vie culturelle, etc. :

- 5000 habitants permanents aujourd'hui
- objectif 7000 à 7500 habitants à horizon 2030 fixé dans le PADD du PLU

Cette augmentation s'explique notamment par la **sédentarisation de résidents secondaires** et dans une moindre mesure l'arrivée de travailleurs de l'ouest métropolitain.

À Salaunes, la population devrait avoir doublé en 15 ans

À **Salaunes**, la croissance démographique est une des plus fortes en Gironde, et la population de la commune devrait avoir doublé en 15 ans :

- 700 habitants en 2015
- 1260 aujourd'hui
- 1500 attendus en 2030

Cette croissance n'est pas sans conséquence sur l'offre de logement : de façon générale une tension est observée, liée au coût du foncier, à la typologie des biens et à une faible rotation du parc. Des projets sont en cours pour développer des logements sociaux et petits collectifs.

Revitalisation, activité, équipements : des projets de développement

Outre la croissance démographique, les projets de développements sont nombreux.

Dynamique village d'avenir à Sainte Hélène :

- revitalisation du centre bourg par les friches.

Projets d'équipements et d'infrastructures :

- nouveaux équipements scolaires et sportifs dans l'ensemble des communes ;
- piscine intercommunale à Sainte-Hélène pour tout le corridor.

Développement économique :

- extension de zone d'activités, notamment une nouvelle polarité en entrée est de Sainte-Hélène (piscine, ZAE, McDonalds...) ;
- complexe hôtelier haut de gamme à Salaunes.

Un contexte environnemental contraint qui pourrait tempérer les ambitions

Cependant ces ambitions pourraient être tempérées par le contexte environnemental :

- À Lacanau, le recul du trait de côte questionne sur le devenir de la bande côtière ;
- Le sous-sol humide complique la construction ;
- Le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) va amener les territoires à réduire la consommation d'espaces naturels et forestiers.

La mobilité, un enjeu majeur pour le territoire

Une difficulté à se déplacer : un constat partagé et une forte attente

L'ensemble des acteurs du territoire partage le même constat sur les difficultés liées aux déplacements dans le corridor.

L'offre de transport est jugée inadaptée : des cars souvent pleins, des horaires et des fréquences qui ne correspondent pas toujours aux besoins, multiples :

- travailler vers la métropole bordelaise mais pas seulement ;
- travailler sur les zones d'emploi de Salaunes ou Sainte-Hélène, difficultés à recruter pour les employeurs, notamment liées à la difficulté pour accéder aux zones d'activité ;
- suivre ses cours au lycée Sud-Médoc ;
- faire ses courses sur les centre-commerciaux de l'ouest métropolitain ;
- accéder à l'offre culturelle de la Métropole en soirée ;
- accéder au littoral...

Les conditions de circulation sont unanimement perçues comme difficiles :

- des temps de parcours très allongés vers la métropole bordelaise
- des bouchons en été et le week-end dans les communes qui affectent la qualité de vie des résidents (nuisances, effet Waze dans les centre-bourgs...)

Des territoires conscients des enjeux de mobilité

Des territoires qui essaient d'apporter des réponses aux problématiques de mobilité.

À Lacanau :

- un schéma des mobilités à l'échelle de la CDC Médoc-Atlantique en construction
- des projets de navettes interquartiers et vers les plages
- un PEM rétro-littoral, en amont des plages

Un pari partagé sur les modes actifs, notamment le vélo :

- valorisation de la piste cyclable sur l'ancienne voie ferrée, notamment pour les déplacements du quotidiens, et pour développer une culture autour du cyclotourisme et du sport santé.
- réflexion autour des services vélo : location, stationnement sécurisé, réparation...
- des projets de nouvelles pistes cyclables : un objectif de 80 km de pistes sur la commune de Lacanau

2 La mobilité agglomération – littoral dans d'autres territoires

Bordeaux, une ville en retrait par rapport à son littoral mais un lien très fort. Comme d'autres territoires ailleurs en Europe ?

Comme présenté en page 10, la situation du corridor étudié est assez atypique :

- une métropole en retrait par rapport au littoral, mais qui garde un lien très fort avec celui-ci
- Lacanau, le littoral le plus proche de la métropole bordelaise, mais des liens historiques par le fer plutôt orientés vers l'estuaire et Soulac au Nord, et vers Arcachon et le Bassin au sud.

Une configuration qui peut être comparable à celle d'autres territoires français ou européens ?

- en France : Montpellier, Nantes, Caen...
- en Europe : Rome, Séville...

Une diversité de configuration mais des typologies récurrentes

À partir du benchmark réalisé sur une vingtaines de territoires français et européens, quelques conclusions :

- Pas de cas de liaison ferrée dans des situations comparables à Lacanau - Bordeaux Métropole
- Le Sud-Bassin : un cas ferré girondin dans un corridor de plus de 100 000 habitants (COBAS + Biganos, Mios, Audenge, Marcheprime)
- Des exemples intéressants de services car qui vont plus loin (services cars tardifs après 22h entre Blockhus et Aalborg...)
- **Quatre typologies récurrentes de configurations (qui ne sont pas monolithiques et peuvent aussi se combiner) ont été établies :**

Typologie de configuration	1 - Littoral proche desservi par le réseau de l'agglomération	2 - Littoral historiquement très urbanisé et accessible en train	3 - Littoral plus lointain et moins densément urbanisé, desservi en car	4 - Dispositifs temporaires en saison haute
Commentaires et références	<ul style="list-style-type: none"> • Littoral assez proche (10 à 20 km de la ville centre) • Littoral sur le périmètre de l'EPCI (Caen) ou non (Montpellier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Stations balnéaires centenaires, avec urbanisation quasi-continue du littoral et plusieurs dizaines de milliers d'habitants (sud-Bassin, littoral belge, Loire Atlantique...) • Ou lien avec de grosse agglomérations côtières (Séville-Cadix). 	<ul style="list-style-type: none"> • Exemples : Aalborg (vers Blockhus), Coïmbra (en complément du train vers d'autres villes côtières)... • Cas du sud-Médoc sur le littoral canalais 	<ul style="list-style-type: none"> • Des exemples dans les Hauts-de-France ou à Quimper • Offre supplémentaire • Tarification et billettique spécifique

**Configuration 1 : Un littoral assez proche (10-20 km de la ville centre)
et desservi par le réseau de l'agglomération**

Exemples :

> **Caen**

- Ouistreham (commune de Caen La Mer) desservie par les bus de l'agglomération

> **Montpellier**

- navette région (intégrée au ticket tram) vers la plage depuis le terminus du tram vers la plage à Carnon (hors Montpellier Méditerranée Métropole)
- service Véloplage de prêts gratuits d'un vélo à Villeneuve-lès-Maguelone (périmètre Montpellier Méditerranée Métropole) sur présentation d'un ticket de bus ou d'un abonnement

> Ailleurs en Europe : **Bilbao, Rotterdam**

Extrait du réseau Twisto

© Twisto/Caen La Mer



Navette Des Plages 2023

© herault-transport



Configuration 2 : Un littoral très urbanisé et accessible en train

Exemples :

> Sud du bassin d'Arcachon

- Histoire commune de la voie ferrée (1841) et de la station balnéaire d'Arcachon (décrétée commune en 1857) sous la houlette des frères Péreire.
- Développement urbain et industriel du corridor ferroviaire au XXe siècle : plus de 100 000 hab. sur le corridor entre Marcheprime et Arcachon.

> Nantes

- Desserte ferroviaire des stations historiques à l'ouest de St-Nazaire (40 000 hab. de Pornichet au Croisic en passant par La Baule) et du sud de l'estuaire (25 000 hab. à Pornic et dans les stations du Pays de Retz)
- Desserte complémentaire en train + car (La Turballe via la Baule) ou en car vers Noirmoutier et Saint-Jean-de-Monts (fréquence très limitée)

> Littoral normand, littoral belge, littoral du West Sussex

- Histoire comparable : stations balnéaires historiques (fin XIXe - début XXe) et contigües (Deauville, Cabourg en Normandie ; Ostende, Knocke en Belgique ; Brighton, Worthing au Royaume-Uni), reliées par le fer à de grandes agglomérations (Paris ; Gand, Anvers ; Londres)

> Séville

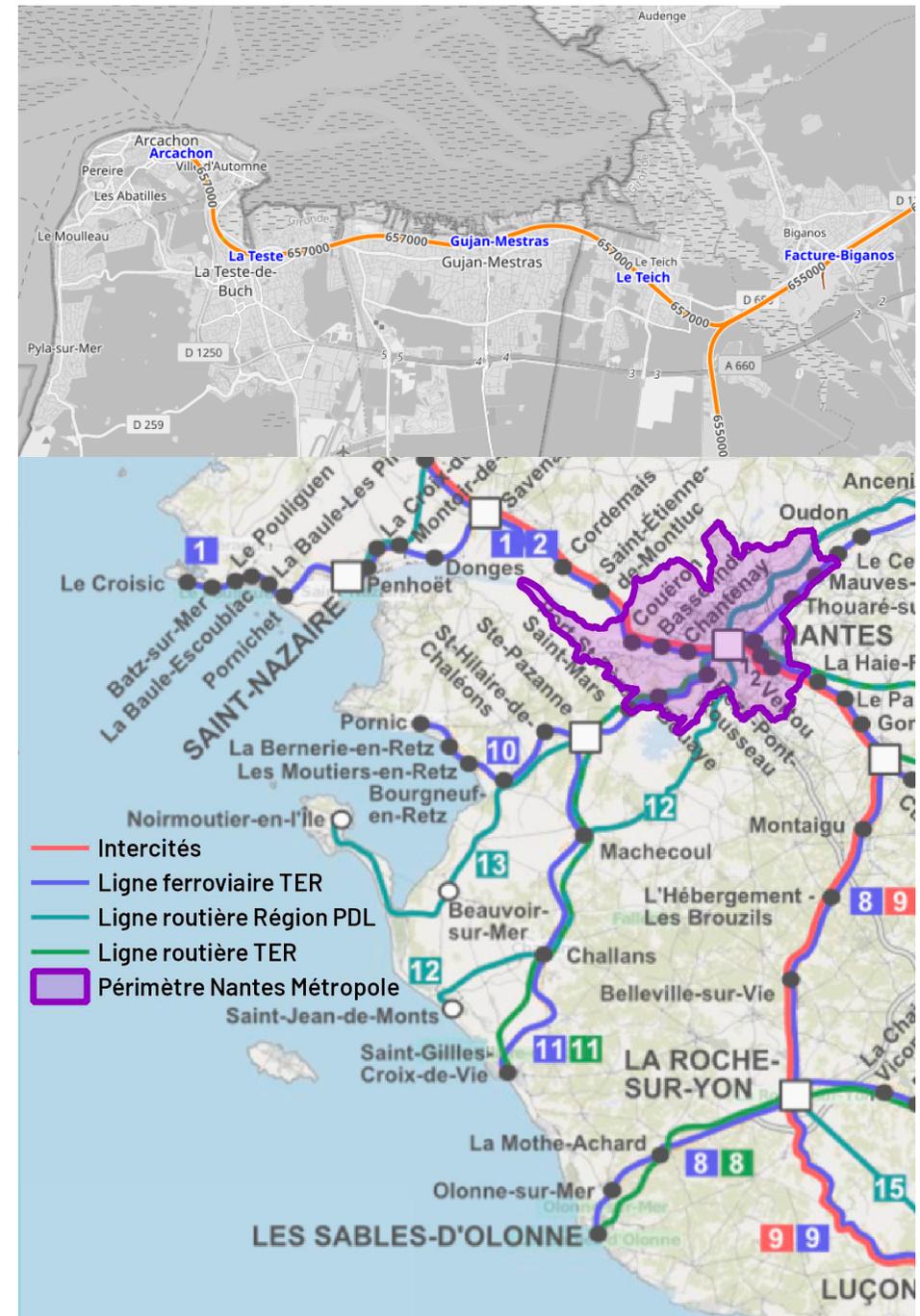
- Deux grandes aires urbaines desservies en train de part et d'autre du delta : Cadix (420 000 hab. avec la Comarque) et Huelva (250 000 hab. avec la Comarque)
- Sanlúcar (70 000 hab.) desservi en train + car (correspondance à Jerez) - train direct supprimé en 1984

> Murcie

- Configuration analogue à Séville, avec une desserte ferroviaire de Carthagène et Alicante de part et d'autre des reliefs
- Train + car vers la Costa Calida

> Rome

- Proximité du littoral, desservi par plusieurs lignes de train urbain, notamment la ligne reliant la capitale italienne à son aéroport

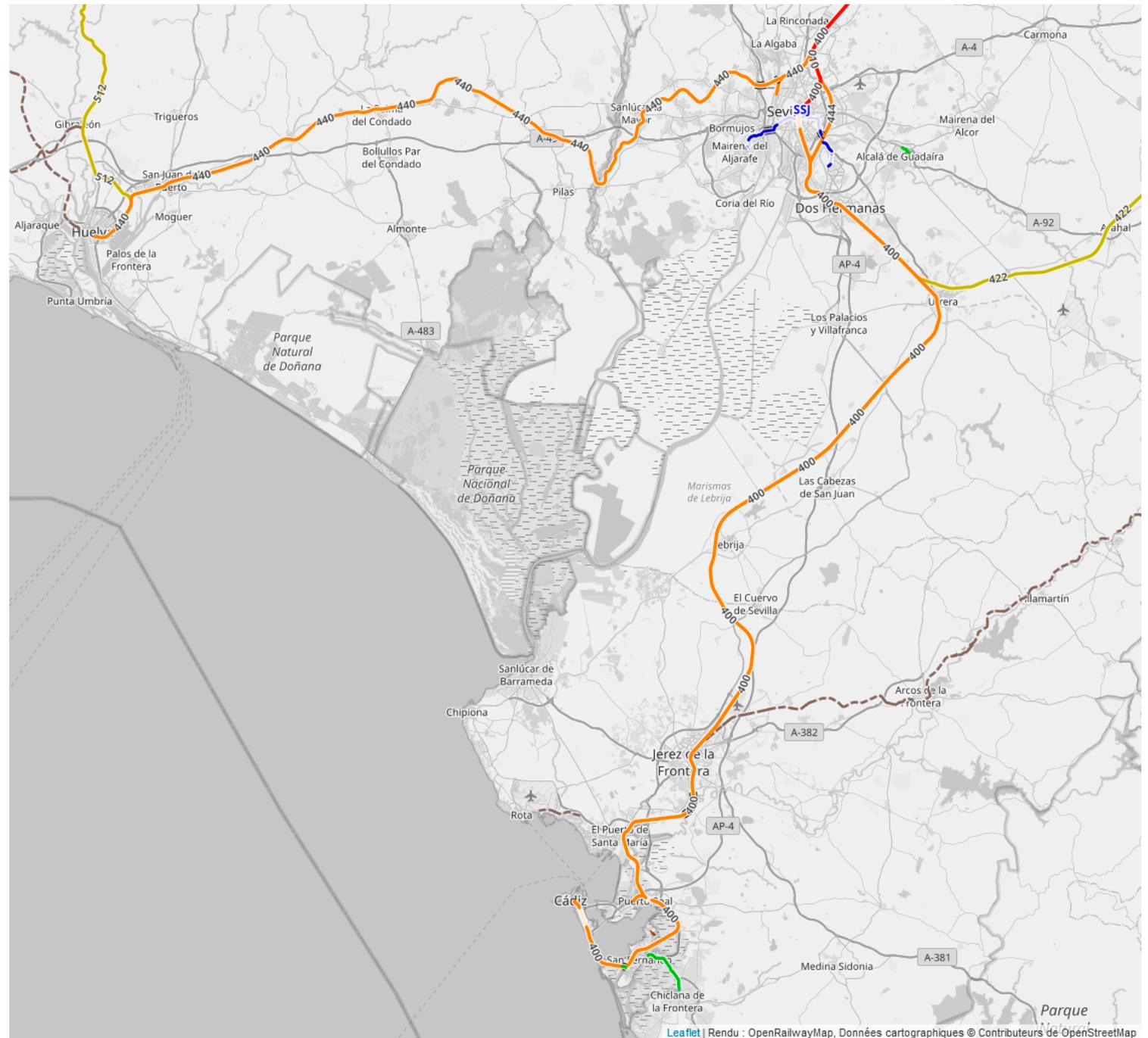


Cartes ferroviaires du bassin d'Arcachon et de Cadix

Source : Open Railway Map - Lience CC-BY-SA 2.0 -
Map Data © OpenStreetMap contributors

Extrait du réseau de transport des pays de la Loire

Source : P.poschadel, sur fond de carte « ÖPNV-Karte » par
Melchior Moos sous licence CC-BY-SA-2.0



Configuration 3 : Un littoral plus lointain et moins densément urbanisé, desservi en car

Exemples :

> Sud-Médoc

- Liaisons en car vers Lacanau, Carcans, Le Porge, Lège...

> Quimper

- Cars vers Douarnenez, Bénodet...

> Aalborg

- De nombreux bus vers le littoral, notamment Blockhus, station historique
- Amplitude est très large, jusqu'à 22h passées au départ de Blockhus.

> Coïmbra

- Une O/D desservie en train, dans la vallée, mais d'autres villes du littoral sont desservies en car, avec une offre faible en volume et plutôt orientée domicile-travail.

 **Bus 200** - Retning: Aalborg St.

Stop:	Ankomst:
○ Blokhus (Møllevej / Jammerbugt Kommune)	
○ Blokhus Camping (Vesterhavnsvej)	Kl. 22:10
○ Kirkevej (Vesterhavnsvej / Hune)	Kl. 22:13
○ Hune Rundkørsel (Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:14
○ Kvorup (Kvorupvej / Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:18
○ Pandrup Skole (Blokhusvej / Jammerbugt Komm.)	Kl. 22:20
○ Pandrup Torv (Bredgade / Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:21
○ Pandrup Bibliotek (Bredgade / Pandrup)	Kl. 22:21
○ Pandrup Plejecenter (Bredgade / Pandrup)	Kl. 22:22
○ Industrivej (Bredgade / Pandrup)	Kl. 22:23
○ Jetsmark Idrætscenter (Bredgade / Jammerbugt Kom.)	Kl. 22:24
○ Skolecenter Jetsmark (Kås / Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:25
○ Kås Midtby (Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:26
○ Tranekærvej (Omfartsvejen / Jammerbugt Komm.)	Kl. 22:28
○ Ryå Mejeri (Brogårdsvej / Aabybro)	Kl. 22:32
○ Aabybro Plejehjem (Vestergade / Aabybro)	Kl. 22:33
○ Aabybro Busterminal	Kl. 22:35
○ Møllevej (Østergade / Aabybro)	Kl. 22:35
○ Mølhavevej (Østergade / Aabybro)	Kl. 22:36
○ VUC Jammerbugt (Teknologiparken / Aabybro Syd)	Kl. 22:37
○ Haldagervej (Thistedvej / Jammerbugt Kommune)	Kl. 22:40
○ Vejlen (Thisted Landevej / Aalborg Kommune)	Kl. 22:43
○ Flyvestationen (Thistedvej / Vadum)	Kl. 22:46
○ Aalborg Lufthavn (Lufthavnsvej / Nørresundby)	Kl. 22:52
○ Hovedværkstedet (Lufthavnsvej / Nørresundby)	Kl. 22:52
○ Tagholm (Lufthavnsvej / Nørresundby)	Kl. 22:53
○ Stenholm (Lufthavnsvej / Nørresundby)	Kl. 22:53
○ Åvej (Thistedvej / Nørresundby)	Kl. 22:55
○ Lindholm St. (Nærbanevej / Nørresundby)	Kl. 22:57
○ Vesterbrogade (Nørresundby)	Kl. 23:01
○ Vesterbro (Aalborg)	Kl. 23:03
○ Prinsensgade (Aalborg)	Kl. 23:06
○ Aalborg St. / John F. Kennedys Plads (afsætning)	Kl. 23:09
○ Aalborg St. (Område C / Regionalbus)	Kl. 23:10

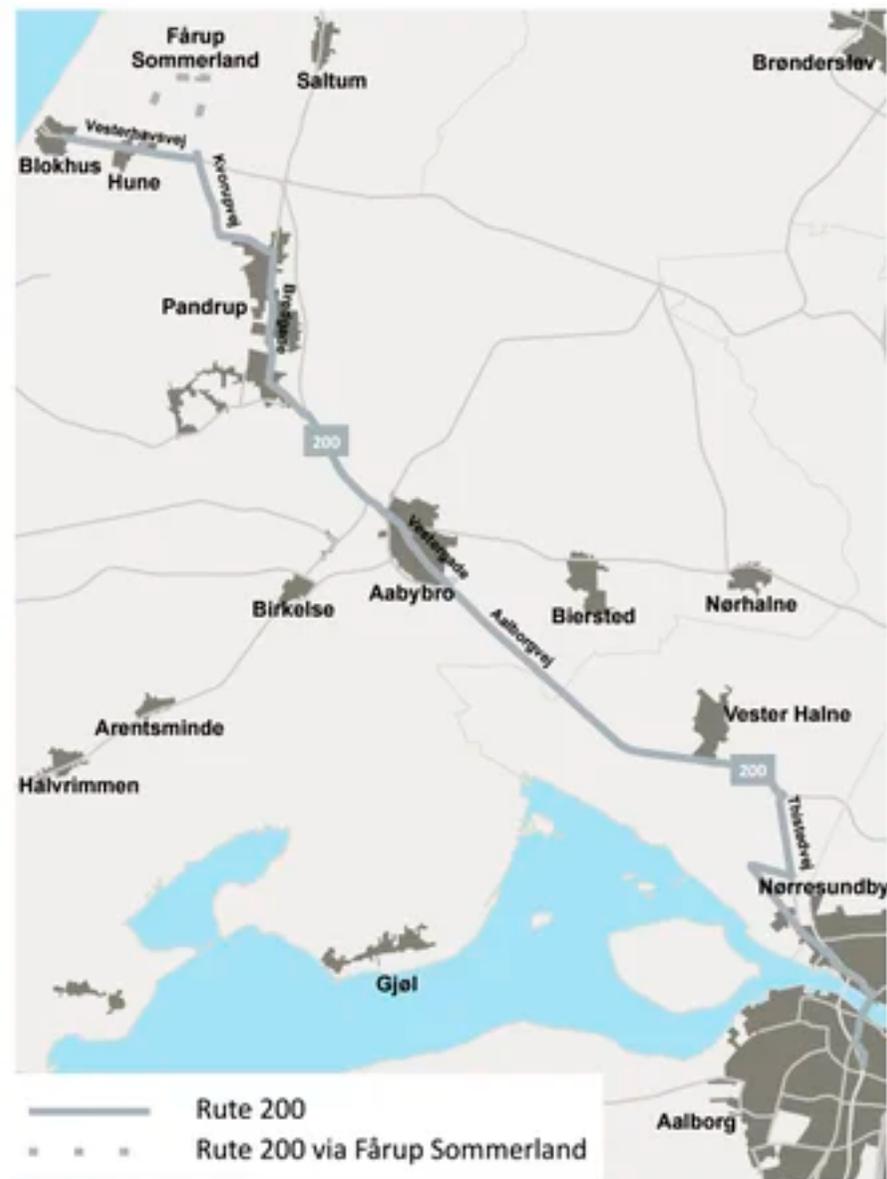
Tracé de la ligne de car entre Aalborg et Blokhus et extrait de la fiche horaire

© rejseplanen

Køredage:

kører ma - fr, ikke 4. okt, 11. - 18. okt 2024

200 Aalborg - Aabybro - (Fårup Sommerland) - Blokhus



Configuration 4 : Des dispositifs temporaires en saison haute

Exemples :

> Quimper

- Renfort d'offre en été, sur les réseaux de l'agglomération et de la région, sous tarification unique et appellation unique « Les lignes des plages »
- Renforts supplémentaires pendant le festival de Cornouaille.

> Hauts-de-France

- « Mercredis de l'été » porté par le Département du Pas-de-Calais : bus gratuits affrétés le mercredi de juin à août, depuis de nombreux points de départ vers les plages du département
- Dispositif « l'ÉTER » porté par la Région : des TER à 2€ A/R affrétés vers des destinations touristiques le week-end (plages mais aussi lieux de nature ou de culture)

> Suisse

- Services ferroviaires directs vers Verbier depuis Genève en saison haute

Campagne de promotion Les lignes des plages

©QUB - Breizhgo

ALLEZ À LA PLAGE

OÙ ACHETER MON TITRE ?
 Au près des conducteurs de bus **QUB**
 et des cars **BREIZHGO**.
Merci de conserver votre titre pour le retour et de le présenter au conducteur à chaque montée.

4€
Aller/Retour
EN BUS & EN CAR

 Bus QUB
  Car BREIZHGO



OÙ PRENDRE LE CAR ?

- **Pour les plages de Fouesnant, Bénodet et Moustertin :**
Départ aux arrêts « Résistance - Déesse » (côté ancien office de tourisme) et « Gare Routière ».
- **Pour les plages de l'Île-Tudy et Loctudy :**
Départ aux arrêts « Gare Routière », « Saint-Corentin » et « Quai de l'Odet ».
- **Pour les plages de Concarneau :**
Départ aux arrêts « Résistance - O. Morvan », (côté préfecture) et « Gare Routière ».

OÙ PRENDRE LE BUS ?

- **Pour les plages de Douarnenez :**
Départ aux arrêts « Gare Routière », « Saint-Corentin » et « Place de Locronan ».
- **Pour la plage de Sainte-Anne-La-Palud :**
Départ aux arrêts « Edern Centre », « Briec Centre », « Landrévarzec Centre », « Quéménéven Gare, Centre et Kergoat », « Locronan Mission ».



 **Toutes les lignes sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.**

ATTENTION, pour les personnes en fauteuil, la réservation est fortement conseillée au 02 99 300 300 la veille avant 17h00 ou le vendredi avant 17h00 pour les services du dimanche et lundi.







Ces compagnies, exploitantes du réseau BREIZHGO, vous transportent vers les plages.







Ces compagnies, exploitantes du réseau BREIZHGO, vous transportent vers les plages.





ALLER
MERCREDI 5 JUIN

RETOUR
MERCREDI 5 JUIN

Campagne de promotion Mercredis de l'été 2024
© Conseil Départemental du Pas-de-Calais

N°	Itinéraire	Départ	Horaires	Arrêt intermédiaire	Horaires	Arrêt final	Horaires
1	WIMEREUX > LUMBRES > ARRAS	WIMEREUX Quai Gard	18h 00	LUMBRES Place Jean-Jaurès	18h 45	ARRAS Arrêt « Gare interurbaine »	19h 35
2	LE TOUQUET-PARIS-PLAGE > SAINT-POL-SUR-TERNOISE > AUBIGNY-EN-ARTOIS	LE TOUQUET-PARIS-PLAGE Parking Saint-Jean	18h 00	SAINTE-POL-SUR-TERNOISE Place de la Gare Arrêt « Gare »	18h 55	AUBIGNY-EN-ARTOIS Parking collège	19h 15
3	MERLIMONT > HESDIN > BAPAUME	MERLIMONT Plage	18h 00	HESDIN Collège des 7 Vallées	18h 45	BAPAUME Rue des Flandres Dunkerque Parking « Camping-Car »	19h 50
4	CALAIS-PLAGE > BETHUNE > BEUVRY	CALAIS-PLAGE Digue Gaston-Berthe	18h 00	BETHUNE Lycée André Malraux	19h 05	BEUVRY Parking du Collège Debeyre	19h 20
5	CALAIS BLÉRIOT-PLAGE > AUCHEL > BRUAY-LA-BUISSIÈRE	CALAIS BLÉRIOT-PLAGE Arrêt rue du Maréchal de Latre de Tassigny	18h 00	AUCHEL Lycée / Collège	19h 00	BRUAY-LA-BUISSIÈRE Parking	19h 15
6	WISSANT > LILLERS > ISBERGUES	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	9h 55	LILLERS Arrêt « Place Jean-Jaurès »	9h 55	ISBERGUES Route de la Victoire Arrêt « La Poste »	9h 30
7	BOULOGNE-SUR-MER > FAUQUEMBERGUES > AIRE-SUR-LA-LYS	BOULOGNE-SUR-MER Quai Gambetta	11h 00	FAUQUEMBERGUES FN°216 Arrêt Avenue Roland-Huguet	10h 10	AIRE-SUR-LA-LYS Grand Place de la Mairie	10h 30
8d	CAALAIS BLÉRIOT-PLAGE > SAINT-OMER > ARQUES	CAALAIS BLÉRIOT-PLAGE Arrêt du Maréchal de Latre de Tassigny	10h 40	SAINTE-OMER Place du 8-mai-1945 Arrêt « Gare SNCF »	9h 55	ARQUES Place d'Arques	9h 30
9	HADELLOT-PLAGE > NÉULX-LES-MINES > BULLY-LES-MINES	HADELLOT-PLAGE Place Louis-Marie	11h 15	NÉULX-LES-MINES Parking Site de la glisse Loisonrd Avenue du Lac	9h 55	BULLY-LES-MINES Parking place Victor-Hugo	9h 30
10	BOULOGNE-SUR-MER > WINGLES > CARVIN	BOULOGNE-SUR-MER Quai Gambetta	11h 15	WINGLES Collège Léon-Blum	9h 55	CARVIN Place Jean-Jaurès Arrêt « Zola »	9h 30
11	BERCK-SUR-MER > HÉNIN-BEAUMONT > HARNES	BERCK-SUR-MER Avenue René-Gressier Parking de la Gare routière	11h 25	HÉNIN-BEAUMONT Parking Collège Victor-Hugo	9h 50	HARNES Place de la République	9h 30
12	WISSANT > VERMELLES > LENS	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	11h 20	VERMELLES Collège Paul Eluard	10h 00	LENS Parking Collège Jean Zay	9h 30
13	WIMEREUX > AVION > ROUVROY	WIMEREUX Quai Gard	11h 10	AVION Arrêt scolaire « Lycée Picasso »	9h 50	ROUVROY Collège Paul Langeron rue du 8-mai-1945	9h 30
14	WISSANT > LIEVIN > VIMY	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	11h 15	LIEVIN Chemin des manufactures	9h 55	VIMY Place de la République	9h 30

N°	Itinéraire	Départ	Horaires	Arrêt intermédiaire	Horaires	Arrêt final	Horaires
1	WIMEREUX > LUMBRES > ARRAS	WIMEREUX Quai Gard	18h 00	LUMBRES Place Jean-Jaurès	18h 45	ARRAS Arrêt « Gare interurbaine »	19h 35
2	LE TOUQUET-PARIS-PLAGE > SAINT-POL-SUR-TERNOISE > AUBIGNY-EN-ARTOIS	LE TOUQUET-PARIS-PLAGE Parking Saint-Jean	18h 00	SAINTE-POL-SUR-TERNOISE Place de la Gare Arrêt « Gare »	18h 55	AUBIGNY-EN-ARTOIS Parking collège	19h 15
3	MERLIMONT > HESDIN > BAPAUME	MERLIMONT Plage	18h 00	HESDIN Collège des 7 Vallées	18h 45	BAPAUME Rue des Flandres Dunkerque Parking « Camping-Car »	19h 50
4	CALAIS-PLAGE > BETHUNE > BEUVRY	CALAIS-PLAGE Digue Gaston-Berthe	18h 00	BETHUNE Lycée André Malraux	19h 05	BEUVRY Parking du Collège Debeyre	19h 20
5	CALAIS BLÉRIOT-PLAGE > AUCHEL > BRUAY-LA-BUISSIÈRE	CALAIS BLÉRIOT-PLAGE Arrêt rue du Maréchal de Latre de Tassigny	18h 00	AUCHEL Lycée / Collège	19h 00	BRUAY-LA-BUISSIÈRE Parking	19h 15
6	WISSANT > LILLERS > ISBERGUES	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	9h 55	LILLERS Arrêt « Place Jean-Jaurès »	9h 55	ISBERGUES Route de la Victoire Arrêt « La Poste »	9h 30
7	BOULOGNE-SUR-MER > FAUQUEMBERGUES > AIRE-SUR-LA-LYS	BOULOGNE-SUR-MER Quai Gambetta	11h 00	FAUQUEMBERGUES FN°216 Arrêt Avenue Roland-Huguet	10h 10	AIRE-SUR-LA-LYS Grand Place de la Mairie	10h 30
8d	CAALAIS BLÉRIOT-PLAGE > SAINT-OMER > ARQUES	CAALAIS BLÉRIOT-PLAGE Arrêt du Maréchal de Latre de Tassigny	10h 40	SAINTE-OMER Place du 8-mai-1945 Arrêt « Gare SNCF »	9h 55	ARQUES Place d'Arques	9h 30
9	HADELLOT-PLAGE > NÉULX-LES-MINES > BULLY-LES-MINES	HADELLOT-PLAGE Place Louis-Marie	11h 15	NÉULX-LES-MINES Parking Site de la glisse Loisonrd Avenue du Lac	9h 55	BULLY-LES-MINES Parking place Victor-Hugo	9h 30
10	BOULOGNE-SUR-MER > WINGLES > CARVIN	BOULOGNE-SUR-MER Quai Gambetta	11h 15	WINGLES Collège Léon-Blum	9h 55	CARVIN Place Jean-Jaurès Arrêt « Zola »	9h 30
11	BERCK-SUR-MER > HÉNIN-BEAUMONT > HARNES	BERCK-SUR-MER Avenue René-Gressier Parking de la Gare routière	11h 25	HÉNIN-BEAUMONT Parking Collège Victor-Hugo	9h 50	HARNES Place de la République	9h 30
12	WISSANT > VERMELLES > LENS	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	11h 20	VERMELLES Collège Paul Eluard	10h 00	LENS Parking Collège Jean Zay	9h 30
13	WIMEREUX > AVION > ROUVROY	WIMEREUX Quai Gard	11h 10	AVION Arrêt scolaire « Lycée Picasso »	9h 50	ROUVROY Collège Paul Langeron rue du 8-mai-1945	9h 30
14	WISSANT > LIEVIN > VIMY	WISSANT Parking du Cap Gris Nez	11h 15	LIEVIN Chemin des manufactures	9h 55	VIMY Place de la République	9h 30

À vos agendas !

4 week-ends MER
7 et 8 juillet
21 et 22 juillet
4 et 5 août
18 et 19 août

Les billets seront mis en vente dans les gares*

Pour les journées MER

- À partir du lundi 25 juin pour le week-end du 7 et 8 juillet
- À partir du lundi 9 juillet pour le week-end du 21 et 22 juillet
- À partir du lundi 23 juillet pour le week-end du 4 et 5 août
- À partir du lundi 6 août pour le week-end du 18 et 19 août

3 journées NATURE
27, 28 et 29 juillet

Pour les journées NATURE

- À partir du lundi 16 juillet pour le week-end du 27, 28 et 29 juillet

7 journées VILLES
du 14 au 20 juillet

Pour les journées VILLES

- À partir du lundi 2 juillet pour la période du 14 au 20 juillet

**Voir le détail des gares concernées sur hautsdefrance.fr. Vous pouvez acheter jusqu'à 5 titres maximum par personne.*

L'ÉTÉ
avec la Région Hauts-de-France

1 aller-retour en TER

2€ pour tous

3 Partez !

Plus de 50 destinations au choix

Campagne de promotion ÉTER
© Région Hauts de France

La vente des billets se fera sur Internet et aux distributeurs dans les gares des Hauts-de-France. Sur le territoire de l'ancien Nord Pas-de-Calais, vous pourrez également acheter vos billets aux guichets.

SNCF

Préparez votre voyage sur : www.hautsdefrance.fr

Région Hauts-de-France

3 Estimation des potentiels captables

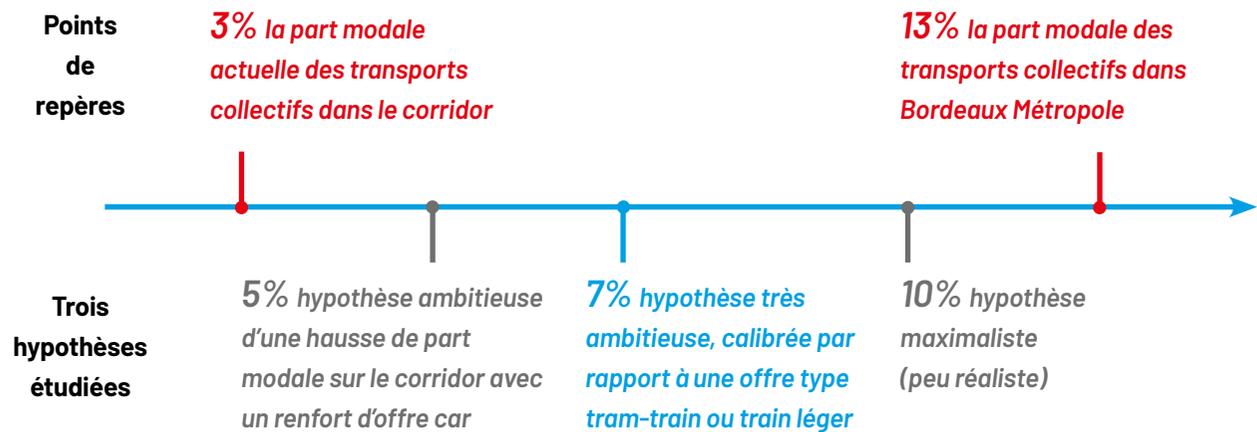
Quel potentiel captable aujourd'hui par les transports collectifs sur le corridor ?

Dans l'hypothèse d'un renforcement des transports collectifs, trois hypothèses de part modale sont faites : 5 %, 7 %, 10 %.

Ces hypothèses sont ambitieuses. À titre de comparaison, la part modale actuelle des transports collectifs sur le corridor est estimée¹ à 3 %, tandis qu'elle est de 13 % dans Bordeaux Métropole.

Dans un scénario tram-train ou train léger, l'hypothèse de 7 % de part modale est utilisée ; le potentiel captable est estimé à 940 voyages par jour (700 hors saison, 1750 les jours les plus chargés).

Note : ces chiffres constituent un ordre de grandeur du potentiel de voyageurs pouvant être captés par une nouvelle offre mais ne préjugent pas d'une fréquentation future.



Volume de déplacements et potentiel captable quotidien entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude* (deux sens)

*Corridor d'étude : Lacanau, Sainte-Hélène, Salaunes, Brach, Saumos, Le Temple

	Nombre de déplacements (exploitation des données de téléphonie mobile Orange Flux Vision)	Potentiels captables		
		Hypothèse « Renfort d'offre car » Part Modale 5 %	Hypothèse « Train léger / Tram-train » Part Modale 7 %	Hypothèse maximaliste Part Modale 10 %
Moyenne quotidienne en 2023	13 400	670	940	1 340
Hors saison (Novembre à Mars)	10 000	500	700	1 000
Pics (WE d'ailes de saison)	25 000	1 250	1 750	2 500

1. À partir des données de fréquentation des lignes de car régionales et des données de téléphonie mobile Orange Flux Vision.

940 voyages captables estimés (moyenne quotidienne)

Quel potentiel captable demain ?

Intégration d'hypothèses sur la croissance du territoire à horizon 2035

L'étude montre qu'il faut s'attendre à un développement du territoire dans les années à venir.

En conséquence, le nombre de déplacements est amené à croître également. Dans quelles proportions ?

En première approche, l'étude fait une **hypothèse de croissance démographique de 30% sur le corridor horizon 2035**. Cette hypothèse est compatible :

- avec les tendances actuelles sur les communes du corridor ;
- avec les documents d'urbanisme ;
- avec les scénarios prospectifs de l'a-urba sur la démographie en Gironde (2023), voir page 34.

Quel impact sur le volume de déplacement ?

Hypothèse haute : +30 % habitants, +30 % déplacements

Augmentation équivalente du nombre d'habitants sur le corridor et du volume de déplacement sur le corridor

> Cette hypothèse est très surévaluée :

- les déplacements sur le corridor ne sont pas dus qu'aux habitants du corridor, et la population sur la métropole n'augmentera pas dans les mêmes proportions (cf p. 34)
- la tendance observée est à la baisse de la mobilité

Hypothèse basse : +30 % habitants, +5 % déplacements

Poursuite des tendances de baisse de la mobilité observées dans l'enquête mobilité Gironde 2021 (+15 % habitants, +2,4 % déplacements)

> Cette hypothèse est sans-doute sous-évaluée :

- dans un contexte de réchauffement climatique, il est envisageable que la recherche de fraîcheur pousse les métropolitains à aller vers le littoral
- la baisse observée de la mobilité va-t-elle se poursuivre dans les mêmes proportions ?

> Une hypothèse médiane est retenue en première approche : +30 % habitants, +15 % déplacements

Volume de déplacements et potentiel captable quotidien entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude* (deux sens) projetés en 2035 (+15 % déplacements)

*Corridor d'étude : Lacanau, Sainte-Hélène, Salaunes, Brach, Saumos, Le Temple

	Déplacements quotidiens projetés en 2035	Potentiels captables en 2035		
		Hypothèse « Renfort d'offre car » Part Modale 5 %	Hypothèse « Train léger / Tram-train » Part Modale 7 %	Hypothèse maximaliste Part Modale 10 %
Moyenne quotidienne projetée en 2035	15 410	770	1 080	1 540
Hors saison (Novembre à Mars)	11 500	575	805	1 150
Pics (WE d'ailes de saison)	28 750	1 440	2 015	2 875

Affiner le potentiel captable : tenir compte des déplacements internes et estimer d'un serpent de charge sur corridor

Les tableaux précédents donnent le potentiel captable entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude. Or :

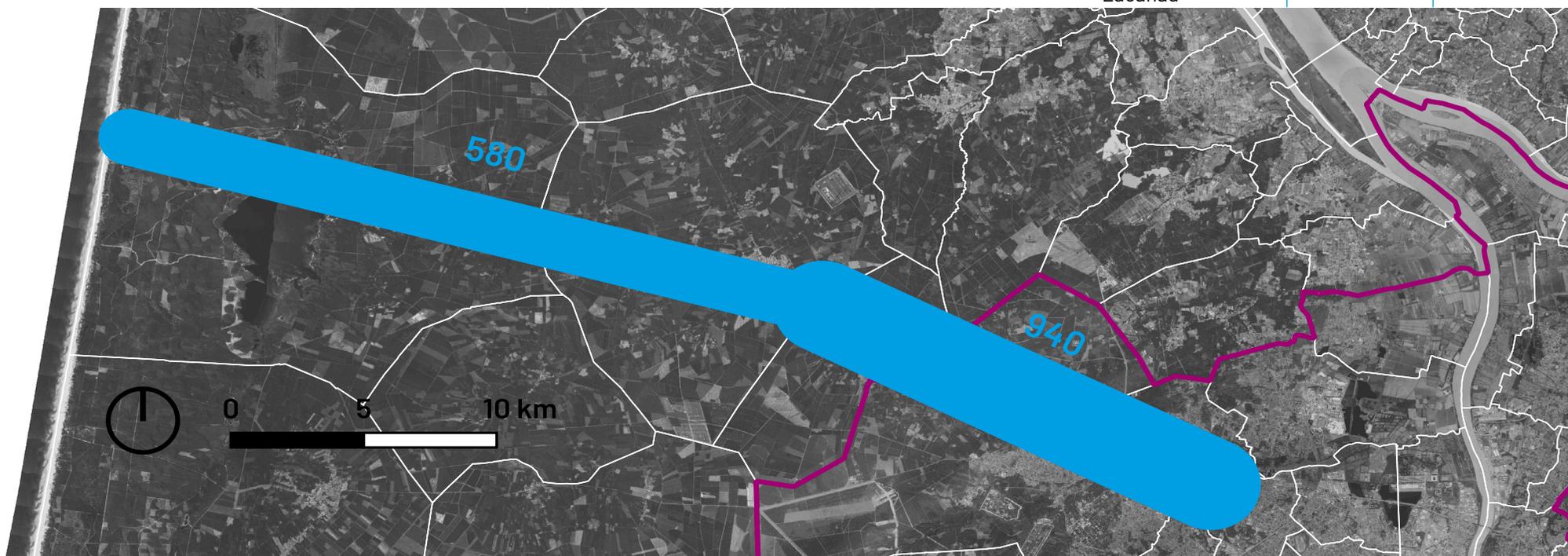
- Ce potentiel n'est pas le même sur l'ensemble du corridor
- Il faut rajouter les flux internes au corridor

En première approche, le serpent de charge est établi entre trois grandes zones :

- Bordeaux Métropole ;
- la partie centrale du corridor (Salaunes et Sainte-Hélène, ainsi que Brach, Le Temple et Saumos) ;
- Lacanau.

Pour indication, le volume total captable sur le corridor, incluant également les déplacements captables internes à la partie centrale du corridor (déplacements entre Salaunes et Sainte-Hélène) est également indiqué dans le tableau ci-contre.

Serpent de charge du potentiel captable total aujourd'hui (moyenne quotidienne)



Volume total de déplacements captables (deux sens cumulés), incluant les déplacements internes au corridor d'étude*1

*Corridor d'étude : Lacanau, Sainte-Hélène, Salaunes, Brach, Saumos, Le Temple ; pas Carcans ni Le Porge

1. Détail mensuel en Annexe 1

	Moyenne quotidienne (avec PM 7 %)	Moy. quoti. projetée 2035 (avec PM 7 %)
Total corridor dont déplacements internes entre Salaunes et Ste-Hélène	1 000	1 150
Total corridor hors déplacements internes entre Salaunes et Ste-Hélène	990	1 140
Déplacements contenant le tronçon Bordeaux Métropole - Salaunes/Ste-Hélène	940	1 080
Déplacements contenant le tronçon Salaunes/Ste-Hélène - Lacanau	580	670

4 Quelle adéquation des besoins avec une évolution de l'offre vers un mode lourd type tram-train ?

Un potentiel captable pas à l'échelle d'une offre en mode lourd ?

En tenant compte d'un développement du territoire, le potentiel captable (cumul des deux sens) à horizon 2035, en incluant les déplacements internes au corridor, est d'environ **1 150 voyages** quotidiens en moyenne, dont **1 080 entre la métropole et le corridor**. Entre métropole et corridor, ce volume fluctuerait (horizon 2035) **entre 800 voyages (hors saison) et 2 000 voyages (pics les week-ends d'ailes de saison)**, en cumulant les deux sens.

Attention, ce ne sont pas des chiffres de fréquentation attendue mais des potentiels captables pouvant être surestimés

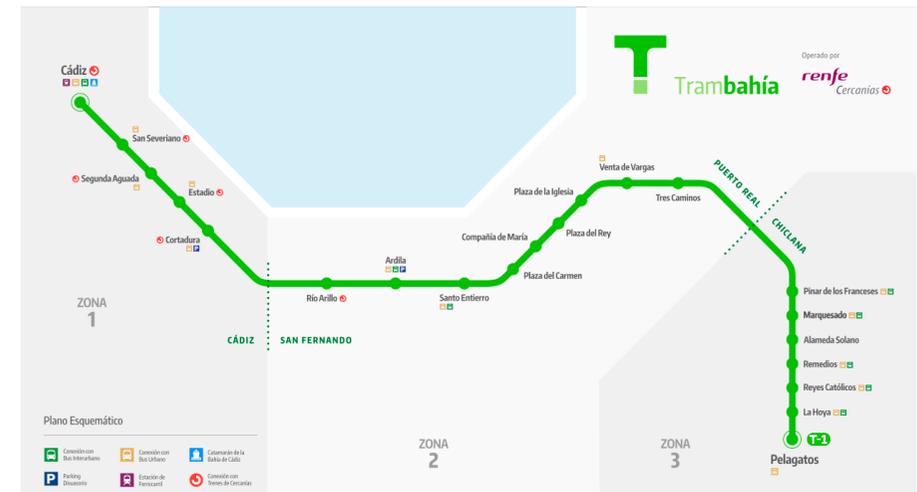
Fréquentation réelle de train léger ou de tram-train réalisés ailleurs en France ou en Europe

Référence	Voyages/jour	Commentaires
Tram-train Nantes - Châteaubriant	4 000 voyages/jour	Très en deçà de l'objectif de 11 000 voyages/jour affiché dans l'enquête publique, projet réalisé en lien avec la construction (annulée) de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
Tram-train de Mulhouse	6 000 - 8 000 voyages/jour selon sources	Tram-train reprenant la voie ferrée existante vers la vallée de la Thur. La section aménagée (22 km) est principalement urbaine et périurbaine, entre le centre de Mulhouse (100 000 hab.) et les communes du bas de la vallée (près de 50 000 hab.). Configuration analogue aux tram-trains suisses ou allemands
Tram-train de la baie de Cadix	8 000 voyages/jour	Tram-train inauguré en 2022, qui relie Cadix, San Fernando et Chiclana de la Frontera (environ 100 000 habitants pour chacune des trois villes). Fonctionnement en mode tramway (arrêts proches aménagés dans l'espace public) dans les artères urbaines et accélère à plus de 90 km/h avec des arrêts plus espacés dans les sections séparant les zones urbaines des trois villes

Objectifs de fréquentation 2030 des lignes du SERM

Ligne	Objectifs 2030
Arcachon - Libourne	21 000 v/j
Langon - Saint-Mariens	13 000 v/j
Ligne du Médoc	5 000 v/j

En première approche, un mode ferroviaire léger semble sur-dimensionné par rapport aux besoins. Pour compléter l'analyse, ce type de mode sera cependant étudié dans la suite de l'étude.



Tram-train de la baie de Cadix

Plan du Tram-train de la baie de Cadix © Trambahía - Renfe

Quel mode retenu pour les analyses complémentaires ?

Un mode tram-train en correspondance quai à quai avec le tramway métropolitain

- Un tram-train pour une circulation en zone urbaine et non-urbaine, tout en évitant des ouvrages de franchissements sur une infrastructure ferroviaire plus lourde.
- Un matériel spécifique : par exemple à Cadix, un matériel bi-tension est utilisé, permettant deux régimes de vitesse et des pointes jusqu'à 100 km/h (inatteignables par le matériel actuellement exploité sur le réseau de tramway métropolitain).
- Une correspondance et avec le réseau de tramway : rupture de charge probablement nécessaire pour des raisons d'exploitation

Trois variantes de tracé tranchées, issues de l'étude DVDH de 2019

Pour compléter l'étude de l'adéquation d'un mode lourd avec le besoin sur ce corridor, trois variantes de tracé ont été approfondies :

- « **Bourgs** » : par les centres de Saint-Médard et le centre de Lacanau (bourg)
- « **Direct** » : en suivant le tracé de la RD6 pour contourner Saint-Médard et Lacanau
- « **Piste** » : en suivant l'ancienne piste cyclable et par le centre de Saint-Médard

Ces trois variantes de tracés sont basées sur l'étude DVDH de 2019, actualisées en l'état actuel des projets, avec l'insertion d'un ou deux arrêts supplémentaires selon les variantes, et le déplacement du terminus est, non pas à Picot ou Issac mais en interconnexion avec le réseau tramway.

Ces trois variantes sont para ailleurs déclinées selon le terminus de la ligne D :

- terminus actuel à Cantinolle
- terminus prolongé jusqu'au centre de Saint-Médard (extension tram D à l'étude)



Tram-train de la baie de Cadix

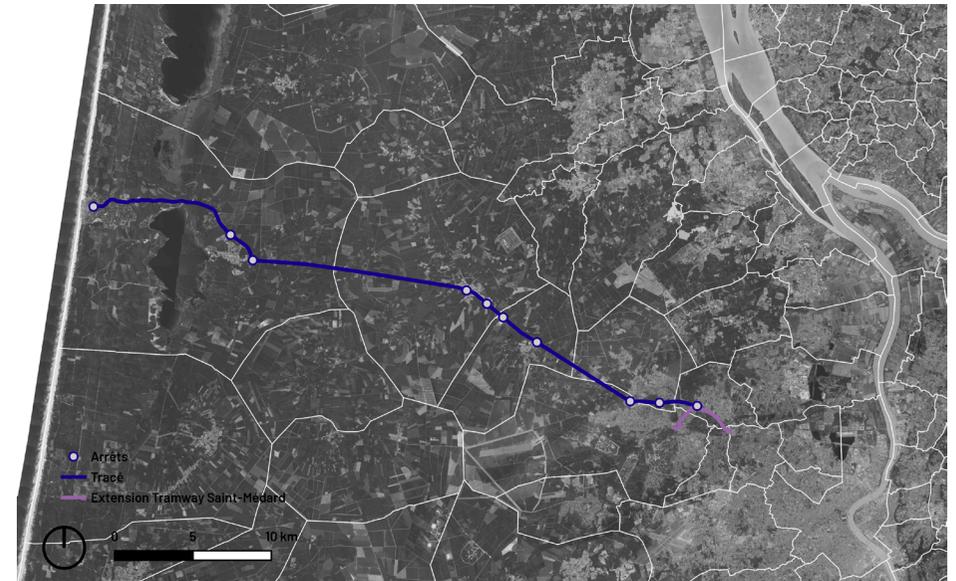
Dos unidades del Trambahía en la estación de Reyes Católicos © Xemenendura - Licence CC-BY-4.0

Scénarios avec extension du tram D

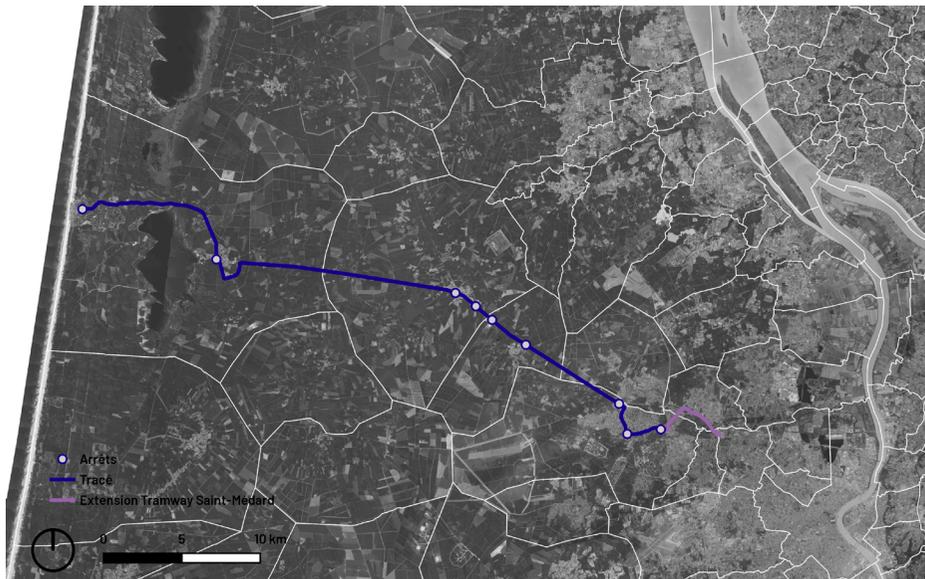
L'extension du tram D étant à l'étude, les variantes de tracés sont adaptées avec une correspondance tramway à Germignan ou dans le centre de Saint-Médard-en-Jalles.

- « **Bourgs** » : par les centres de Saint-Médard et le centre de Lacanau (bourg)
- « **Direct** » : en suivant le tracé de la RD6 pour contourner Saint-Médard et Lacanau
- « **Piste** » : en suivant l'ancienne piste cyclable et par le centre de Saint-Médard

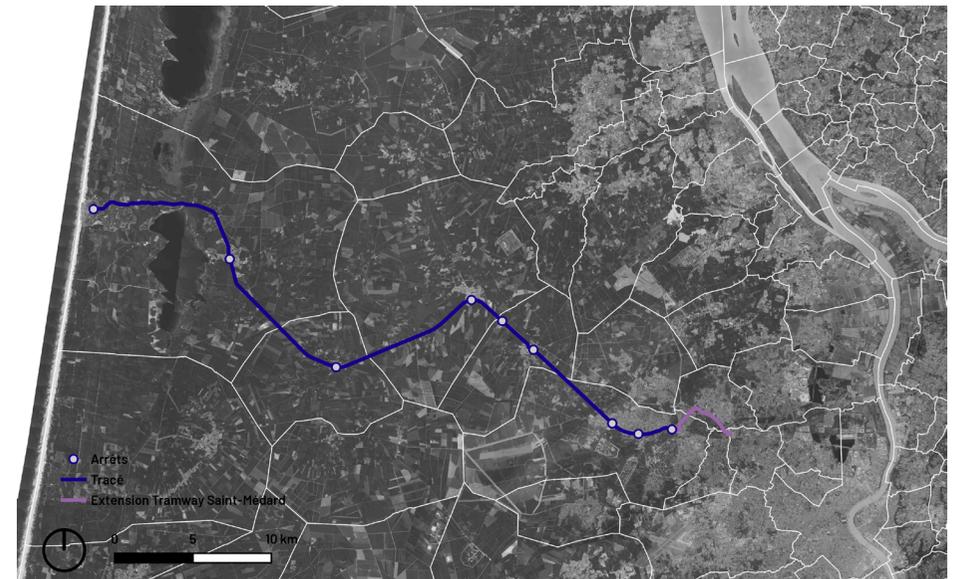
Variante « Direct » avec extension du Tram D - 43 km



Variante « Bourgs » avec extension du Tram D - 45,3 km



Variante « Piste » avec extension du Tram D - 47,1 km

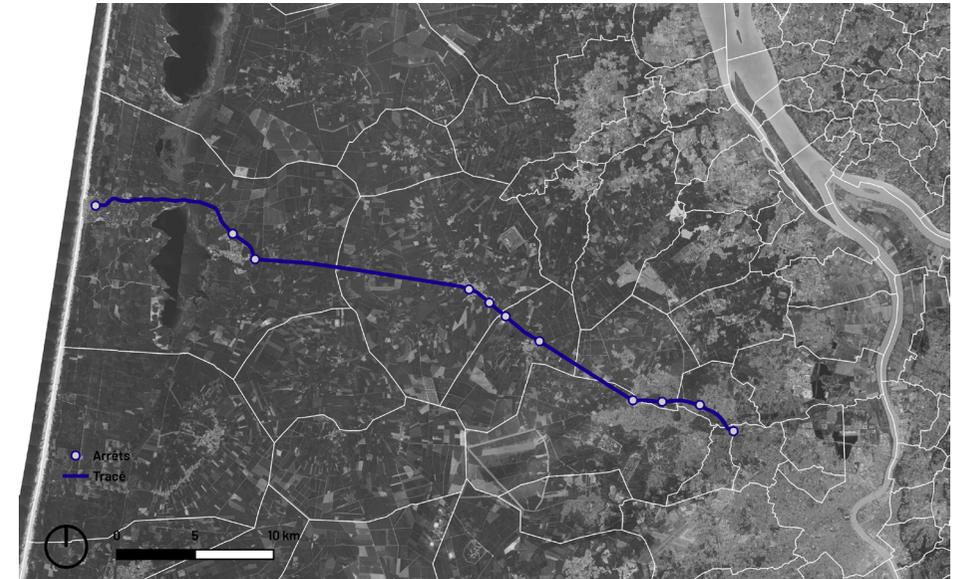


Scénarios sans extension du tram D

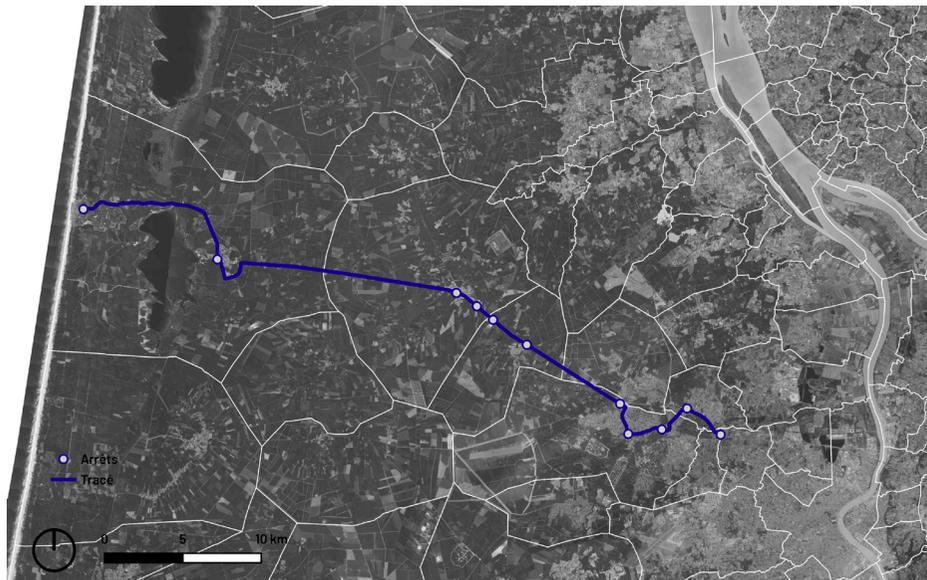
Sans la réalisation de l'extension du tramway D, les variantes de tracés sont adaptées avec une correspondance tramway à Cantinolle.

- « **Bourgs** » : par les centres de Saint-Médard et le centre de Lacanau (bourg)
- « **Direct** » : en suivant le tracé de la RD6 pour contourner Saint-Médard et Lacanau
- « **Piste** » : en suivant l'ancienne piste cyclable et par le centre de Saint-Médard

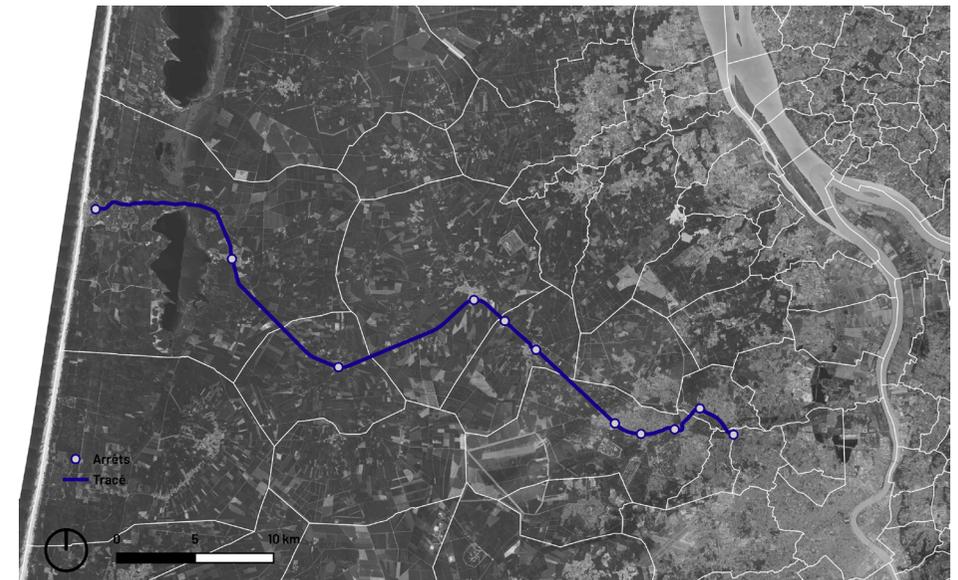
Variante « Direct » sans extension du Tram D - 45,85 km



Variante « Bourgs » sans extension du Tram D - 50,7 km



Variante « Piste » sans extension du Tram D - 52,5 km



Quels coûts pour des projets similaires ?

Éléments de benchmark

Six projets réalisés en France entre 2007 et 2019, un projet en cours de réalisation, et deux études, ont été benchmarkées pour affiner la connaissance des coûts des projets de ce type en France en 2024. Les coûts ont été réhaussés pour tenir compte de l'inflation, à l'équivalent euro 2024.

	Référence	Année	Coût (équivalent en euros 2024)	Commentaires
Projets/Études	Réouverture de la ligne Caen-Flers	2024	16,8 M€/km	Voie unique sur une ancienne ligne transformée en piste cyclable, plusieurs ouvrages d'art
	Création d'un service voyageurs sur la ligne d'Ambès	2019	9,1 M€/km	Voie unique, pas d'ouvrage, et coût incluant les aménagements compensatoires
	Val'Tram à Aubagne (travaux en cours)	2020	10,7 M€/km	Prolongement du tramway d'Aubagne vers La Bouilladisse sur une voie ferrée désaffectée Régénération de la voie (14 km), construction des stations et électrification. Coût présenté lors des études avant réalisation, incluant le matériel roulant.
Réalizations	Extension ligne C jusqu'à Blanquefort	2019	19,8 M€/km	Voie unique, coût incluant ouvrages, foncier, matériel roulant, etc...
	Réouverture de la ligne Belfort-Delle	2015	6 M€/km	Réouverture d'une voie unique désaffectée, pas de création de dépôt, coût hors matériel roulant
	Tram-train de Mulhouse	2010	5,5 M€/km	Réalisation d'un tram-train sur la voie ferrée existante vers la vallée de la Thur. Modernisation d'une voie existante et travaux sur les haltes + refonte d'un ouvrage d'art, coût hors matériel roulant
	Phase 2 de la ligne T1 du tramway de Valenciennes	2007	10,6 M€/km	Création de deux voies sur ballast et des stations, principalement en contexte semi-rural
	Tramway d'Avignon	2019	29,9 M€/km	Création d'une ligne de 5,2 km de tramway en milieu urbain, avec dépôt et matériel roulant Projet de tram urbain datant d'octobre 2019, parmi les plus récents en France
	Ligne 17 du tramway de Genève (Tramway d'Annemasse)	2019	19,9 M€/km	Extension du réseau de tramway genevois sur 3,3 km coté français, en milieu urbain Coût hors matériel roulant incluant le déplacement du poste de douane Projet de tram urbain datant de décembre 2019, parmi les plus récents en France

Application des ratios issus du benchmark à un tram-train entre Bordeaux et Lacanau

Attention : Les chiffres présentés sur cette page ne sont pas un chiffrage du projet. Cette étude n'est pas une étude de faisabilité et n'a pas vocation à chiffrer le projet, en revanche des ordres de grandeur des coûts ont été établis à partir de ratios issus du benchmark.

Ordre de grandeur des coûts d'investissements

Des ratios issus du benchmark ont été retenus pour donner un ordre de grandeur du coût d'un tel projet, en tenant compte au mieux du contexte local et du projet. Ces ratios s'entendant tous frais compris (matériel roulant, dépôt, études...). Les variantes de tracé faisant varier les kilométrages et les tissus traversés, deux types de ratios ont été retenus :

• un ratio en zone urbaine : coût moyen de 17 M€ / km

- 8 à 20 km en zone urbaine selon les scénarios de tracés
- Ratio issu du benchmark (coût 2018 de l'extension du tramway vers Blanquefort, fourchette basse comprise entre les coûts observés sur des projets récents en ville, et le tramway de Valenciennes)

• un ratio en zone non urbaine : coût moyen de 8 M€ / km

- 28 à 38 km en zone non urbaine selon les scénarios de tracés
- Ratio issu du benchmark (pris au milieu de la fourchette de ratios analogues : entre 5,5 M€/km et 10,6 M€/km)

**Ordre de grandeur du coût d'investissement
dont matériel roulant : 400 M€ à 600 M€**

Ordres de grandeur :	Avec extension Ligne D Variante « Bourgs »	Avec extension Ligne D Variante « Direct »	Avec extension Ligne D Variante « Piste »	Sans extension Ligne D Variante « Bourgs »	Sans extension Ligne D Variante « Direct »	Sans extension Ligne D Variante « Piste »
- du coût moyen par km	11,5 M€ / km	9,6 M€/km	10,8 M€/km	11,6 M€ / km	9,5 M€ / km	10,9 M€ / km
- du coût d'investissement	520 M€	415 M€	508 M€	585 M€	435 M€	575 M€

Ordre de grandeur des coûts d'exploitation

En ce qui concerne les coûts d'exploitation, un ratio a été retenu à partir des coûts d'exploitation du tramway sur Bordeaux Métropole et de ceux retenus dans les études SERM. Ce coût s'exprime en euro par kilomètres offerts, c'est à dire le nombre de kilomètres cumulés proposés aux voyageurs.

(Exemple : deux rames réalisant deux aller-retours d'un trajet de 10 kilomètres correspondent à $2 \times 2 \times 10 = 40$ km offerts.)

• ratio des coûts d'exploitation : 12 € / km offert

Plusieurs scénarios ont été testés :

- 4 à 5 A/R quotidiens selon la saison ; il s'agit d'une hypothèse de travail minimale correspondant au potentiel captable dans des rames circulant à taux de remplissage proche de celui des cars aujourd'hui.
- 5 à 13 A/R quotidiens selon la saison : nombre de service calqué sur l'offre actuelle de la ligne 721.
- 36 A/R quotidiens : hypothèse maximaliste d'un cadencement à 30 minutes entre 5h30 et 22h00.

Ordres de grandeurs de coûts d'exploitation possibles

4-5 AR/jour selon saison	Nombre de service équivalent à l'offre car actuelle	Cadencement 30 min de 5h30 à 22h
1,6 M€ à 2,0 M€	2,8 M€ à 3,4 M€	13,6 M€ à 16,5 M€

Estimation de temps de parcours

Attention : Les chiffres présentés sur cette page ne sont pas un décompte exact des temps de parcours. Cette étude n'est pas une étude de faisabilité mais donne en première approche des ordres de grandeurs de temps de parcours.

Hypothèses retenues pour l'estimation des temps de parcours

- Temps de parcours des lignes existantes quand elles existent
- Utilisation des temps de parcours à l'étude pour l'extension du Tram D jusqu'à Saint-Médard
- En l'absence d'hypothèses :
 - 40 km/h en zone urbaine
 - 90 km/h en zone non-urbaine
 - forfait de 1 minute 30 secondes par arrêt intermédiaire (temps d'arrêt, de décélération et d'accélération).

Estimation des temps de parcours sans extension du Tram D (rupture de charge éventuelle à Cantinolle)

	Tram-train Variante « Bourgs »	Tram-train Variante « Direct »	Tram-train Variante « Piste »
Picot - Lacanau Océan	47 min	41 min	x
Cantinolle - Lacanau Océan	74 min	55 min	69 min
Gare Saint-Jean - Lacanau Océan	124 min*	105 min*	119 min*

*Hypothèse rupture de charge tram D : 7 min (fréquence 15 min)

ANNEXES

ANNEXE 1 Détail des potentiels captables

Potentiel de voyages captables entre Bordeaux Métropole et le corridor d'étude* (deux sens) - moyennes quotidiennes mensuelles et annuelles

*Corridor d'étude : Lacanau, Sainte-Hélène, Salaunes, Brach, Saumos, Le Temple ; pas Carcans ni Le Porge

	MOY Janvier	MOY Février	MOY Mars	MOY Avril	MOY Mai	MOY Juin	MOY Juillet	MOY Août	MOY Sept.	MOY Octobre	MOY Nov.	MOY Déc.	Moyenne quotidienne	Moyenne quotidienne (proj. 2035)
Total corridor dont déplacements internes entre Salaunes et Ste-Hélène	834	961	896	1121	1362	1437	1504	1527	1331	1110	888	851	1004	1153
Total corridor hors déplacements internes entre Salaunes et Ste-Hélène	824	952	886	1109	1351	1425	1493	1518	1318	1095	862	837	992	1140
Déplacements contenant le tronçon Bordeaux Métropole - Salaunes/Ste-Hélène	779	904	832	1046	1280	1357	1418	1429	1249	1039	812	788	938	1079
Déplacements contenant le tronçon Salaunes/Ste-Hélène - Lacanau	358	506	402	681	912	936	1100	1186	868	628	391	372	581	669

Chef de projet : Antonin Dubernard /
Sous la direction de : François Péron /
Équipe projet: Anne Delage, Valentin Ryckebusch